



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Kaukoliikenteen palvelutason nykytila ja kehittämistarpeet

Perus- ja erityispalvelutaso

Liikenne- ja viestintäministeriön

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää yhteiskunnan toimivuutta ja väestön hyvinvointia huolehtimalla siitä, että kansalaisten ja elinkeinoelämän käytössä on laadukkaat, turvalliset ja edulliset liikenne- ja viestintäyhteydet sekä alan yrityksillä kilpailukykyiset toimintamahdollisuudet.

visio

Suomi on eturivin maa liikenteen ja viestinnän laadussa, tehokkuudessa ja kansainvälisessä osaamisessa.

arvot

Rohkeus

Oikeudenmukaisuus

Yhteistyö



Liikenne- ja viestintäministeriö

Julkaisun päivämäärä
31.5.2011

Julkaisun nimi

Kaukoliikenteen palvelutason nykytila ja kehittämistarpeet

Tekijät

Marja Rosenberg ja Annastiina Perälä KPMG Oy Ab, Henriika Weiste WayStep Consulting

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö

Julkaisusarjan nimi ja numero

Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisuja 21/2011

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045

ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-246-9

URN [http://urn.fi/URN:ISBN: 978-952-243-246-9](http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-246-9)

HARE-numero

Asiasanat

Joukkoliikenne, kaukoliikenne, julkisen liikenteen rahoitus

Yhteyshenkilö

Kari Korpela

Muut tiedot

Tiivistelmä

Kaukoliikenteen palvelutasotarkastelu tehdään nyt ensi kerran uuden joukkoliikennelain (13.11.2009/869) voimaantulon jälkeen. Liikennetiedot ovat talvelta 2010 ja keväältä 2011. Työn tavoitteena on selvittää liikenne- ja viestintäministeriölle kaukoliikenteen palvelutason määrittelyyn liittyvää kokonaisuutta.

Tämä selvitys rajattiin koskemaan Suomen kaukoliikenteen peruspalvelutasoa ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksille välttämätöntä erityispalvelutasoa. Kaukoliikenteellä tarkoitetaan junalla, bussilla tai lentokoneella liikennöitäviä julkisen henkilöliikenteen yhteyksiä, joiden pituus on vähintään 100 kilometriä yhteen suuntaan. Erityispalvelutason toteuttamiseen osallistuvat tällä hetkellä valtio ja alueet (kunnat ja elinkeinoelämä) yhdessä, mikäli alueen erityisvaatimukset edellyttävät peruspalvelutasoa parempaa palvelutasoa. Joukkoliikenteen palvelutason parantamista työssä käsiteltiin niiden yhteysvälien osalta, joissa todettiin puutteita perus- tai erityispalvelutasossa.

Palvelutasotavoitteet määriteltiin laajan sidosryhmäkyselyn, elinkeinoelämän edustajien kuulemisen ja olemassa olevan matkustajamäärä-, ja palvelutarjontatiedon perusteella. Työssä tarkasteltiin suurten kaupunkiseutujen ja maakuntien sekä pääkaupunkiseudun välisiä yhteyksiä, naapurimaakuntakeskusten välisiä yhteyksiä sekä alueellisia elinkeinoelämälle välttämättömiä alle kolmen tunnin yhteyksiä pääkaupunkiseudulle ja kansainväliseen liikenteeseen. Lisäksi tarkasteltiin paljon liikennekysyntää tuottavien tai synnyttävien alueiden kuten matkailukeskusten yhteystarpeita.

Peruspalvelutaso toteutuu nykyisin pääosin markkinaehtoisesti. Suurimmat haasteet ovat pitkät matkat, maakuntakeskusten väliset yhteydet sekä pienempien aluekeskusten yhteydet. Erityispalvelutason sisältö määräytyy alueellisten tarpeiden pohjalta.

Selvitystyön yhteydessä todettuja puutteita nykyisessä palvelutasossa käsitellään luvussa 6. Toimenpide-ehdotuksia käsitellään laajasti luvussa 7. Perus- ja erityispalvelutasoselvityksen täydentäminen tavoitteellisemmalla kaukoliikenteen palvelutasolla on eräs selvityksen toimenpide-ehdotuksista.

Publikationsdatum
31.5.2011

Publikation

Dagsläget och förbättringsbehov av fjärrtrafikens servicenivå, bas- och specialservicenivå

Författare

Marja Rosenberg ja Annastiina Perälä KPMG Oy Ab, Henriika Weiste WayStep Consulting

Tillsatt av och datum

Kommunikationsministeriet

Publikationsseriens namn och nummer
Kommunikationsministeriets
publikationer 21/2011

ISSN (webbpublikation) 1795-4045
ISBN (webbpublikation) 978-952-243-246-9
URN [http://urn.fi/URN:ISBN: 978-952-243-246-9](http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-246-9)
HARE-nummer

Ämnesord

Kollektivtrafik, fjärrtrafik, basservicenivå, specialservicenivå, offentlig trafik

Kontaktperson

Kari Korpela

Rapportens språk

Finska

Övriga uppgifter

Sammandrag

Fjärrtrafikens servicenivå granskas nu för första gången sedan den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft (13.11.2009/869). Trafikinformationen är från vintern 2010 och våren 2011. Syftet med arbetet är att för Trafik- och kommunikationsministeriets del utreda servicenivåns helhetsbestämning.

Denna utredning är begränsad till Finlands fjärrtrafikens basservicenivå och den specialservicenivå som är nödvändig för näringslivets verksamhet. Utredningen begränsades till att beröra endast Finlands fjärrtrafikens grundservicenivåer samt de för näringslivet nödvändiga specialservicenivåerna.

Med fjärrtrafik menas offentlig persontrafik med tåg- buss-, eller flygtransportförbindelser som är längre än 100 kilometer i ena riktningen. Ifall en regions specialkrav förutsätter en bättre servicenivå än basservicenivån, så står för närvarande staten och regionerna (kommunerna och näringslivet) tillsammans för förverkligandet av specialservicenivån. Förbättring av kollektivtrafikens servicenivå gjordes endast i de fall var brister i förbindelsernas grund- eller specialservicenivå kunde konstateras.

Målsättningarna för servicenivåerna bestämdes utgående ifrån en bred intressegruppsundersökning, hörandet av representanter för näringslivet samt befintlig information om serviceutbudet och antal resenärer. I arbetet granskades förbindelserna mellan de stora stadsregionerna, landskapen och huvudstadsregionen samt förbindelserna mellan grannlandskapen och för näringslivet nödvändiga regionala, under tre timmar långa förbindelser till huvudstaden och den internationella trafiken. Dessutom granskades förbindelsebehoven till många områden som frambringar efterfrågan på trafik, t.ex. turistcentrums förbindelsebehov.

Basservicenivån förverkligas nuförtiden i huvudsak marknadsbaserat. De största utmaningarna är långa resetider både vad gäller förbindelserna mellan landskapens centralorter och de mindre kretscentrumen. Specialservicenivåns innehåll bestäms utgående från de regionala behoven.

Brister i den nuvarande servicenivån, som uppkommit i samband med utredningsarbetet, behandlas i avsnitt 6. Förslag på åtgärder diskuteras utförligt i avsnitt 7. Ett av förslagen till åtgärder är en mer målinriktad komplettering av grund- och specialservicenivån inom fjärrtrafiken.

Date
31.5.2011

Title of publication

State of the art and Development Requirements for Service Level of Long-Distance Public Transport

Author(s)

Marja Rosenberg ja Annastiina Perälä KPMG Oy Ab, Henriika Weiste WayStep Consulting

Commissioned by, date

Ministry of Transport and Communications

Publication series and number

Publications of the Ministry of
Transport and Communications
21/2011

ISSN (online) 1795-4045
ISBN (online) 978-952-243-246-9
URN [http://urn.fi/URN:ISBN: 978-952-243-246-9](http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-246-9)
Reference number

Keywords

Public Transport, long-distance traffic, service level

Contact person

Kari Korpela

Language of the report

Finnish

Other information

Abstract

The service level of the long-distance public transport is now examined for the first time, after the new public transport law came into force in 2009 (13.11.2009/869). Traffic information is based on the winter 2010 and spring 2011 timetables. The aim of the study is to define the entity of the service level for long-distance public transport for Ministry of Transport and Communications.

The study was defined to examine the national basic service level, and special service level compulsory to business life. The modes of travel that are qualified as long-distance traffic are public passenger transport connections by train, bus or plane minimum to 100 km one way. The Finnish Government and regions (municipalities and business life) together participate for the implementation of special service level, providing that region's special requirements require better service than basic level of service. The study concerns for the improvement of the service level between connections that are lacking basic or special level of service.

A passenger volume and supply of services were examined as well as a questionnaire study for interest groups and interviews of business life representatives were conducted to examine the needs of the service level. The study consisted of connections between big city areas and regions, as well as connections to metropolitan area, and connections between neighboring regions. It also examined important regional connections to business life that take less than three hours to metropolitan area and international traffic. In addition, the study covered connection requirements of regions such as tourist centers that boost traffic demand.

The defined basic service level is mainly achieved market based. The biggest challenges are long travelling times, connections between regions and connections of smaller district centers. The content of special service level is borne based on regional needs.

Shortcomings in the existing service level discovered during the study are examined in chapter 6. Suggested operations are extensively examined in chapter 7. One of the suggested development measures is to complement basic and special service levels for more target-oriented level of service for long-distance public transport.

ESIPUHE

Valtakunnallisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelee joukkoliikennelain mukaan liikenne- ja viestintäministeriö. Palvelutason määrittelyssä eri väestöryhmien tarpeet on otettava huomioon ja määrittelyä valmistellessa viranomaisten tulee toimia tarpeellisilta osin yhteistyössä keskenään sekä kuntien että maakunnan liittojen kanssa.

Joukkoliikennelain (13.11.2009/869) ja EU:n parlamentin ja neuvoston asetuksen (N:o 1370/2007 *palvelusopimusasetus*) mukaan toimivaltaisen viranomaisen on määriteltävä joukkoliikenteen palvelutaso vuoden 2011 loppuun mennessä. Ministeriö käynnistikin lokakuussa 2010 tämän selvitystyön, jonka tavoitteena on olla tausta-aineistoa kaukoliikenteen palvelutasoa määriteltäessä.

Työryhmän puheenjohtajana ovat toimineet neuvotteleva virkamies Tuomo Suvanto liikenne- ja viestintäministeriöstä 30.11.2010 saakka ja johtava asiantuntija Pekka Rintamäki Liikennevirastosta 13.5.2011 saakka. Kiinteästi työn ohjaukseen ovat osallistuneet alueiden edustajina maakuntajohtaja Esa Halme Pirkanmaan liitosta, kehittämisspäällikkö Sami Laakkonen Pohjois-Karjalan liitosta, yksikönpäällikkö Jorma Leskinen Lapin Ely-keskuksesta, pitkän aikavälin asiantuntija Sini Puntanen Liikennevirastosta ja neuvotteleva virkamies Katariina Myllärniemi sekä allekirjoittanut liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Muistion kirjoittamisesta ja työn koordinoinnista ovat vastanneet KPMG:n edustajat Marja Rosenberg ja Annastiina Perälä sekä WayStep Consultingin Henriika Weiste.

Työn aikana selvitystyötä esiteltiin kahdessa Säätytalolla pidetyssä seminaarissa, joissa liikennehallinnon, liikennöitsijöiden ja elinkeinoelämän edustajille oli varattu mahdollisuus kertoa käsityksensä työn etenemisestä ja sisällöstä.

Työn tuloksena esitetään liikenne- ja viestintäministeriölle kuusi (6) erilaista kehittämistoimenpidettä, jotka tulisi huomioida kaukoliikenteen palvelutasoa määritettäessä.

Kiitän liikenne- ja viestintäministeriön puolesta kaikkia työhön ja seminaareihin osallistuneita.

Helsingissä, toukokuun 31 päivänä 2011

Ylitarkastaja

Kari Korpela

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	1
1.1	Lähtökohdat ja taustaa	1
1.2	Työn tavoitteet ja rajaukset	2
2	Kaukoliikenteen palvelutason määrittelyn lähtökohdat	3
2.1	Lainsäädännön velvoitteet	3
2.2	Liikennepoliittiset linjaukset	5
2.3	Keskeiset käsitteet	5
2.3.1	Kaukoliikenne	5
2.3.2	Kaukoliikenteen peruspalvelutaso.....	8
2.3.3	Kaukoliikenteen erityispalvelutaso	8
3	Kaukoliikenteen nykytila	9
3.1	Kaukoliikenteen matkat.....	9
3.2	Kaukoliikenne osana liikennejärjestelmää.....	11
3.2.1	Kaukoliikenteen matkaketjut	11
3.2.2	Rataverkko ja junaliikenne	12
3.2.3	Linja-autoliikenne.....	14
3.2.4	Lentoliikenne	15
3.3	Vastuutahot ja rahoitus.....	16
4	Matkustustarpeet kaukoliikenteessä	19
4.1	Tausta	19
4.2	Sidosryhmäkysely	20
4.3	Välttämättömät liikkumistarpeet	21
4.4	Erityistarpeet	21
4.4.1	Matkailun tarpeet	21
4.4.2	Alueiden tarpeet	22
5	Palvelutason määrittely	24
5.1	Alueet ja liikenneverkko	24
5.2	Palvelutasokriteerit ja palvelutasotekijät	26
5.3	Peruspalvelutaso	29
5.4	Erityispalvelutaso	31
5.5	Laatutekijät	31
5.6	Yhteenvedo ja muutokset aiempaan palvelutason määrittelyyn nähden	33
6	Palvelutason toteutuminen julkisessa liikenteessä	36
6.1	Peruspalvelutaso	36
6.2	Erityispalvelutason toteuttaminen.....	37
6.3	Kytkeä muihin palvelutasomäärittelyihin	38
6.4	Vaikutukset julkisen liikenteen rahoitukseen	38
6.4.1	Nykyinen rahoitustaso	38
6.4.2	Sidosryhmäkyselyn ehdotukset liikenteen erityispalvelutason rahoittamisesta.....	39
6.4.3	Arvio nykyisen julkisen rahoituksen jakautumisesta perus- ja erityispalvelutason rahoittamiseen	40
7	Johtopäätökset ja toimenpide-ehdotukset	43
7.1	Johtopäätökset	43
7.2	Toimenpide-ehdotukset	45
Liite 1	Sidosryhmäkysely	51
Liite 2	Alueiden tyypittely TEM:n mukaan.....	61
Liite 3	Maakuntakeskusten ja pääkaupunkiseudun väliset yhteydet	62
Liite 4	Seminaarien ohjelmat	63

1 Johdanto

1.1 Lähtökohdat ja taustaa

Joukkoliikennelain mukaan liikenne- ja viestintäministeriön on määritettävä valtakunnallinen joukkoliikenteen palvelutaso ja palvelutasomäärittelyn tulee tukea joukkoliikenteen kehittämistä. Joukkoliikenteen kilpailukykyä vahvistavan palvelutason tulee olla viranomaisen näkemys liikennepalvelun tuottajille ja käyttäjillä halutusta palvelutasosta. Liikennepoliittisissa tavoitteissa ja joukkoliikennelain valmistelussa tavoitteena on ollut, että runsasväkisten kaupunkiseutujen välisessä liikenteessä palvelutaso on niin korkea, että joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa.

Joukkoliikennelain 4 §:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriön tehtävä on valtakunnallisen kaukoliikenteen palvelutason määrittely. Palvelutason määrittelyssä on huomioitava ainakin EU:n parlamentin ja neuvoston asetuksen N:o 1370/2007 (ns. Palvelusopimusasetus) ja voimassa olevan joukkoliikennelain 13.11.2009 vaatimukset.

Kaukoliikenteen palvelutasotarkastelu tehdään nyt ensi kerran samanaikaisesti kaikkien liikennemuotojen osalta ja uudessa hallinnollisessa ympäristössä. Liikennevirasto ja alueelliset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (ELYt) aloittivat toimintansa vuoden 2010 alussa. Myös maakuntaliittojen määrä ja rajat ovat hivenen muuttuneet aiemmasta selvityksestä. Vuoden 2011 aikana koko maahan määritellään ensimmäistä kertaa joukkoliikenteelle sekä alueelliset että kaukoliikenteen palvelutasot. Tavoitteena on palveluiden yhteismitallisuus.

Kaukoliikenteen palvelutaso liittyy kiinteästi muiden toimivaltaisten viranomaisten vuoden 2011 aikana määrittelemiin alueellisiin joukkoliikenteen palveluihin. Liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenneviraston erityisenä vastuuna on sovittaa käytännössä yhteen kaupunkiseuduilla, maakunnissa ja muilla suunnittelualueilla tehtävät julkisen liikenteen palvelutasomääritykset siten, että kaukoliikenteen kehittämistarpeet myös näillä lyhyehköillä yhteysväleillä liityntäliikenteessä muodostuvat kattavaksi kokonaisuudeksi.

Pääosa kaukoliikenteestä toteutuu markkinaehtoisesti, mutta erityisesti junaliikenteessä on valtion ostamia junavuoroja. Kaukoliikenteeseen nykyisin käytetty julkinen rahoitus on yksi selvityksen tarkastelunäkökulmista.

Kaukoliikenteen palveluihin liittyy monenlaisia tavoitteita. Kansalaisten välttämättömät pitkämatkaiset liikkumistarpeet tulee turvata tasapuolisesti valtakunnan tasolla. Alueiden kehittymiseen liittyy välttämättömiä elinkeinoelämää palvelevia kaukoliikenteen yhteyksiä. Lisäksi ilmasto- ja liikennepoliittisista syistä suurten volyymien yhteysväleillä tavoitellaan kaukoliikenteen kilpailukykyyn lisäämistä henkilöautoliikenteeseen nähden. Tämä selvitys on rajattu koskemaan kahta ensiksi mainittua tavoitetta, jotka määrittävät vähimmäispalvelun ihmisten liikkumiselle (peruspalvelutaso) ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksille (erityispalvelutaso). Tavoitteellinen, joukkoliikenteen kilpailukykyä edistävä palvelutaso (tavoitepalvelutaso) on rajattu työn ulkopuolelle, mutta tässä aloitettua selvitystyötä on tarpeen jatkaa määrittelemällä joukkoliikenteen kilpailukykyä vahvistava palvelutaso jatkotyössä.

1.2 Työn tavoitteet ja rajaukset

Tämän selvityksen tavoitteena on määrittää kaukoliikenteen palvelutason nykytilaa ja kehittämistarpeita Suomessa. Toimeksiannon mukaisesti tehtävänä on ollut laatia ehdotus kaukoliikenteen peruspalvelutasosta, joka turvaa kansalaisten liikkumisen tasa-arvon sekä ehdotus erityispalvelutasosta alueille, jotka osallistuvat joukkoliikenteen palvelujen kustannuksiin.

Kaukoliikenteen palvelujen kehittämistä on tarpeen tarkastella ainakin kolmesta eri näkökulmasta, jotka ovat:

1. Ihmisten välttämättömien liikkumistarpeiden turvaaminen eri puolilla maata
2. Alueellisten erityishaasteiden ratkaiseminen
3. Joukkoliikenteen kilpailukyvyn vahvistaminen

Tämä selvitys palvelee joukkoliikennelain valtakunnallisen palvelutason määrittelyä sekä julkisen rahoituksen käytön ohjaamista ja koskee kohtia 1. ja 2. Tavoitteena on ollut määrittää palvelutaso, jossa

- välttämättömät kaukoliikenteen matkat voidaan tehdä julkisella liikenteellä, joko junalla, bussilla tai lentokoneella.
- kaukoliikenteen yhteyksien puuttuminen ei hidasta alueiden ja elinkeinoelämän kehittymistä.
- käytettävissä oleva rahoitus on kohdennettu määriteltyjen palvelutasopuutteiden korjaamiseen ja on käytetty tehokkaasti.

Palvelutason määrittelyllä ilmaistaan yhteinen tahtotila joukkoliikenteen palvelutasotavoitteista käyttäjätarpeiden ja liikennepoliittisten tavoitteiden lähtökohdista.

Työssä määritettävällä peruspalvelutasolla pyritään turvaamaan välttämättömät liikkumistarpeet. Esitettävä erityispalvelutaso pureutuu alueellisten erityishaasteiden ratkaisemiseen ja koskee yhteistyössä alueiden kanssa ratkaistavia erityiskysymyksiä kuten esimerkiksi matkailun tarpeita tai pitkien matka-aikojen lyhentämistä.

Kaukoliikenteen palvelutaso määritellään yhtenä junaliikenteen, linja-autoliikenteen ja lentoliikenteen muodostamana joukkoliikenteen kokonaisuutena. Kaukoliikenteen matkaketjuihin kuuluu usein yhtenä osamatkana myös taksi- tai henkilöautomatka kaukoliikenteen terminaaliin. Palvelutason määrittely ei koske kaukoliikenteen infrainvestointeja, kustannustekijöihin vaikuttamista kuten verotusta eikä hinnoittelua, vaan keskittyy tarjottavan liikennepalvelun määrittelyyn. Palvelutason laatutekijöitä käsitellään yleiselle tasolla, niiden kehittämistoimet on rajattu tarkastelun ulkopuolelle.

Alueellisten palvelutasojen määrittelyn laativat alueilla toimivaltaiset viranomaiset valtakunnallisia ohjeistuksia soveltaen. Tämä selvitys keskittyy alueellisten toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alueiden rajat ylittävän kaukoliikenteen palvelutason tarkasteluun. Työn ulkopuolelle rajattiin Ahvenanmaan maakunnan yhteystarpeet ja ulkomaan henkilöliikenneyhteydet. Kuitenkin yhteyksiä lentoasemille, matkustajasatamiin ja Pietarin suunnan junaliikenteeseen on tarkasteltu liityntäyhteyksinä.

2 Kaukoliikenteen palvelutason määrittelyn lähtökohdat

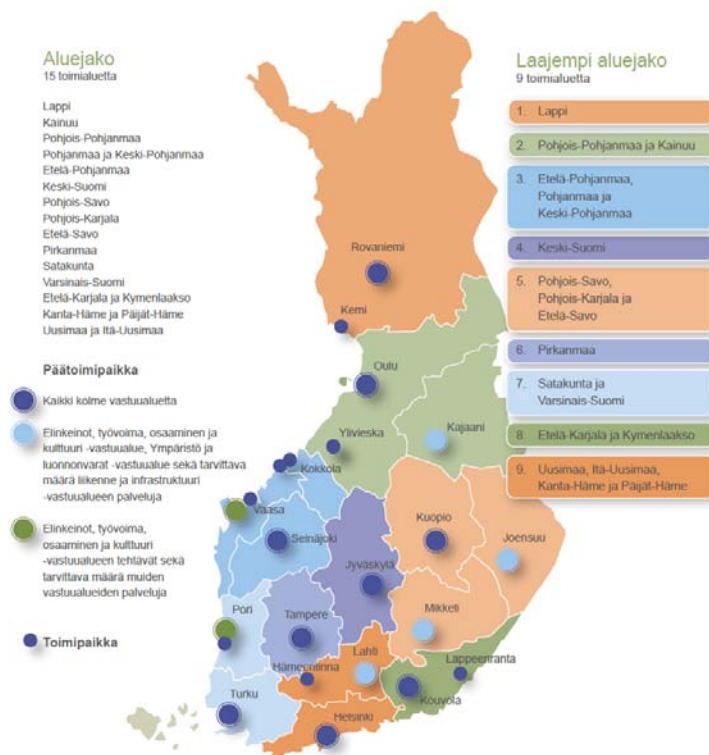
2.1 Lainsäädännön velvoitteet

Joukkoliikennelain velvoitteet

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely perustuu 3.12.2009 voimaan astuneeseen joukkoliikennelakiin, joka velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset määrittelemään toimivalta-alueensa joukkoliikenteelle palvelutason vuoden 2011 loppuun mennessä.

Alueellisia toimivaltaisia viranomaisia linja-autoliikenteessä ovat elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskukset (ELY) ja joukkoliikennelaissa mainitut kunnalliset viranomaiset. Alueelliset toimivaltaiset viranomaiset määrittävät oman toimivalta-alueensa palvelutason yhdessä kuntien, maakuntien liittojen ja yritysten kanssa. ELY-keskusten toimivalta-alueet on esitetty kuvassa 1. Valtakunnallisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelee liikenne- ja viestintäministeriö. Valtakunnallisella liikenteellä tarkoitetaan muuta kuin alueellista, seudullista ja paikallista liikennettä. Toimivalta-alueita ja vastuita on selvitetty tarkemmin tämän raportin rahoitusta käsittelevässä luvussa 3.3

Joukkoliikennelain tarkoittaman valtakunnallisen palvelutasomäärittelyn tulee kattaa koko maan kaukoliikenne (bussi-, juna- ja lentoliikenne). Viranomaisella ei ole kuitenkaan velvollisuutta järjestää joukkoliikennelain 4 §:n mukaisesti määritellyn palvelutason mukaista liikennettä. Laissa ei myöskään esitetä vaatimuksia palvelutasolle tai sen määrittelytavalle ja kriteereille, vaan ne jäävät toimivaltaisten viranomaisten harkintaan.



Kuva 1. ELY-keskukset ja niiden toimivalta-alueet joukkoliikenteessä. (Lähde: ELY-keskus)

Liikenteen järjestämistapa

Uuden joukkoliikennelain myötä linja-autoliikenteessä liikenneluvat muuttuivat toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajan välisiksi siirtymäajan liikennöintisopimuksiksi. Ne ovat voimassa vähintään 30.6.2014 saakka ja enintään 2.12.2019 asti. Siirtymäajan liikennöintisopimuksilla saatiin turvattua matkustajille edullisten seutu-, työmatka- ja kaupunkilipputuotteiden jatkuminen. Siirtymäajan liikennöintisopimusten mukaista liikennettä täydennetään ostoliikenteellä.

Junaliikenteessä liikenne- ja viestintäministeriön ja VR-Yhtymä Oy:n (jäljempänä VR) yksinoikeutta koskevat käyttöoikeussopimukset ovat voimassa vuoden 2019 loppuun asti. VR liikennöi sopimuksen mukaisilla rataosilla henkilöliikennettä sen mukaisesti kuin liikenne- ja viestintäministeriö määrittelee palvelutason. Palvelutason määrittely vuosille 2012–2019 tehdään sopimuksen mukaan syyskuun 2011 loppuun mennessä.

Sopimusjaksojen perusteella tämä selvitys koskee kaukoliikennettä vuoteen 2019 asti, mutta palvelutasomäärittelyä on syytä tarkistaa muutaman vuoden välein, kun siirtymäajan sopimusten voimassaoloaika päättyy. Palvelutasomäärittelyä hyödynnetään kaukoliikenteessä ja muiden toimivaltaisten viranomaisten liikenteen järjestämisessä palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja reittiliikennelupia myönnettäessä joukkoliikennelain mukaisesti.

Tavoitteena on, että pääosa kaukoliikenteen palveluista järjestetään jatkossakin markkinaehtoisesti. Markkinaehtoisen liikenteen suunnittelusta vastaavat liikenteenharjoittajat. Markkinaehtoisessa liikenteessä palvelutason määrittely toimii suuntaa-antavana ohjeena liikenteenharjoittajille ja viranomaisille reittiliikenneluvan myöntämisessä.

EU:n julkisen palvelun velvoitteiden yleiset periaatteet lentoliikenteen ostoissa

Valtio voi tukea säännöllistä lentoliikennettä ostamalla sitä kannattamattomilla reiteillä, jos reittiä pidetään ehdottoman tärkeänä lentoaseman liikennöintialueen taloudelliselle ja sosiaaliselle kehitykselle. Liikenteen ostot, joiden hankintaan valtio osallistuu, tulee järjestää asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 säädettyjen menettelyjen mukaisesti.

Asetuksen edellytykset ovat:

- julkisen tarjouskilpailun järjestäminen (kestää vähintään viisi kuukautta) ilmoittamalla reittiä koskevan liikennöintivelvoitteen ja yksinoikeuden asettamisesta komissiolle ja muille jäsenmaille sekä julkaisemalla ilmoitukset EU:n virallisessa lehdessä.
- järjestettävän lentoliikenteen tulee palvella joko syrjäistä tai kehitysalueella sijaitsevaa lentoasemaa taikka vähäliikenteistä reittiä, jos liikenteen järjestämistä puoltavat painavat taloudelliset ja sosiaaliset seikat.
- toinen lentoliikenneoperaattori ei lennä kyseiselle paikkakunnalle eikä ilmoita aikovansa aloittaa lentoja sinne.
- ennen julkisen palvelun velvoitteen asettamista on arvioitava suunnitellun velvoitteen tarve ja riittävyys ottaen huomioon suunnitellun velvoitteen oikeasuhtaisuus ko. alueen taloudellisiin kehitystarpeisiin nähden ja mahdollisuus käyttää muita liikennemuotoja ja niiden olemassa oleva tarjonta ja lentoliikennettä korvaavat yhteydet, erityisesti rautatieliikenteen osalta (matka-aika junalla on alle 3 tuntia ja vuoroja on riittävän tiheästi ja aikataulu sopiva).
- julkisen palvelun rajoituksia saadaan kohdistaa yhteen lentoyhtiöön enintään 4 vuoden ajan, jonka jälkeen tilanne on arvioitava uudelleen.
- ostettavan liikenteen tulisi olla keskeytymätöntä ja vähintään kaksi päivittäistä vuoroa käsittävää.

Seinäjoella ja Enontekiössä lentoliikenteen säilymistä on turvattu aluekehitysrahoilla, joilla kunnat ovat ostaneet asukkaiden tai työntekijöiden käyttöön lentolippuja.

2.2 Liikennepoliittiset linjaukset

Liikenne- ja viestintäministeriön strategiassa Liikennepoliitiikan linjauksia vuoteen 2020 todetaan, että kaukoliikenteen peruspalvelutaso taataan ostamalla joukkoliikennettä niille yhteysväleille, joille tarjontaa ei synny markkinaehtoisesti. Lentoliikennettä voidaan ostaa paikkakunnille, joiden matka-aika Helsingistä nopeinta junayhteyttä käyttäen on yli kolme tuntia. Peruspalvelun on toteuduttava liikennejärjestelmätasolla eli riittää, että tavoitteeseen päästään yhtäkin liikennemuotoa käyttäen. (LVM 2008).

Liikenneviraston toimintalinjoissa vuoteen 2035 todetaan, että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä tuetaan varmistamalla toimivat kuljetusketjut ja saavutettavuus. Liikennemuotojen tarkoituksenmukainen työnjako huomioon ottaen valtio turvaa lentoyhteydet, jos muu joukkoliikenneyhteys Helsinkiin kestää enemmän kuin kolme tuntia eikä alle tunnin etäisyydellä ole käytettävissä muuta korvaavaa lentoyhteyttä. Pitkämatkaisessa henkilöliikenteessä prioriteetteja ovat yhteydet maakuntakeskuksista ja merkittävistä matkailukeskuksista Helsinkiin sekä maakuntakeskusten väliset yhteydet, joita tarvitaan yhdistämään työssäkäyntialueita ja tukemaan taloudellista toimivuutta. Valtakunnallisissa joukkoliikenneyhteyksissä vahvistetaan kaupallisia palveluja myös infrastruktuurin keinoin muun muassa rautatieinvestoinneilla ja solmukohtia parantamalla. (Liikennevirasto 2011).

2.3 Keskeiset käsitteet

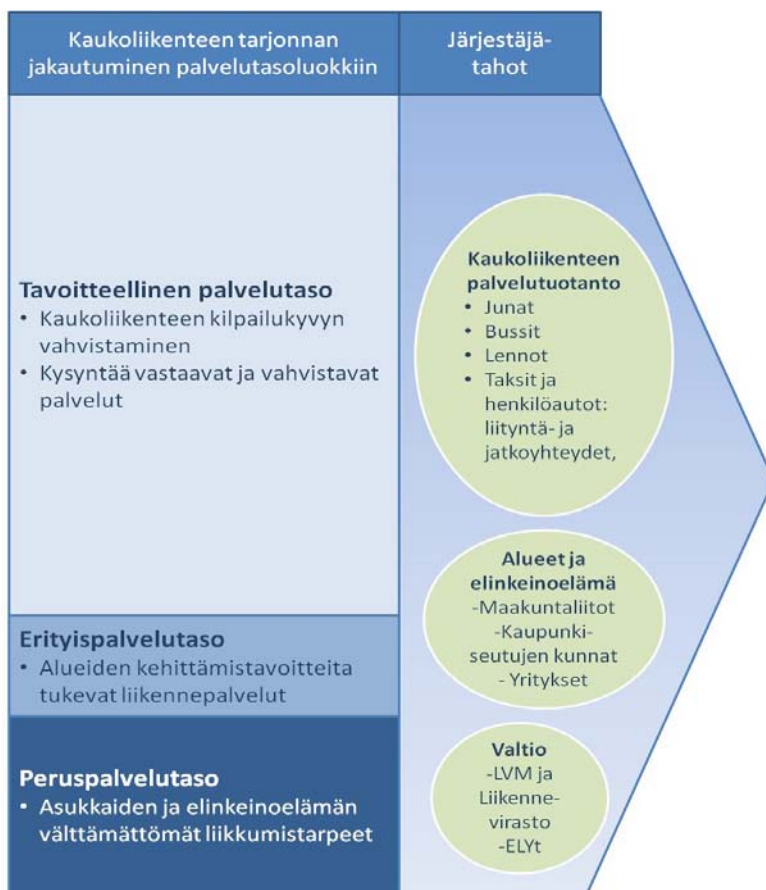
2.3.1 Kaukoliikenne

Kaukoliikenteellä tarkoitetaan tässä työssä sellaisia linja-autolla, junalla tai lentokoneella liikennöitäviä kotimaan henkilöliikenteen yhteyksiä, joiden pituus on vähintään 100 kilometriä yhteen suuntaan. Palvelujen järjestämistavasta johtuen selvitys on rajattu koskemaan maakuntien välisiä yhteyksiä. Maakuntien sisäisten yhteyksien palvelutason määrittävät ELY-keskusten toimivalta-alueen sisäiset alueelliset viranomaiset. Kaukoliikenteelle on niiden pituuden vuoksi ominaista, että matkat eivät yleensä ole säännöllisesti päivittäin toistuvia. Tässä työssä käytetty määrittely perustuu aiempaan selvitykseen ja henkilöliikennetutkimuksissa käytettyihin määrittelyihin.

Tässä työssä kaukoliikenne rajataan koskemaan kotimaan liikennettä, mutta liityntäyhteydet kansainväliseen liikenneverkkoon (lentoyhteydet ja Venäjän junaliikenne) kuuluvat tarkasteluun. Meriliikennettä ja matkustajasatamien liityntäyhteyksiä on tarkasteltu osana matkailun tarvitsemia joukkoliikenneyhteyksiä.

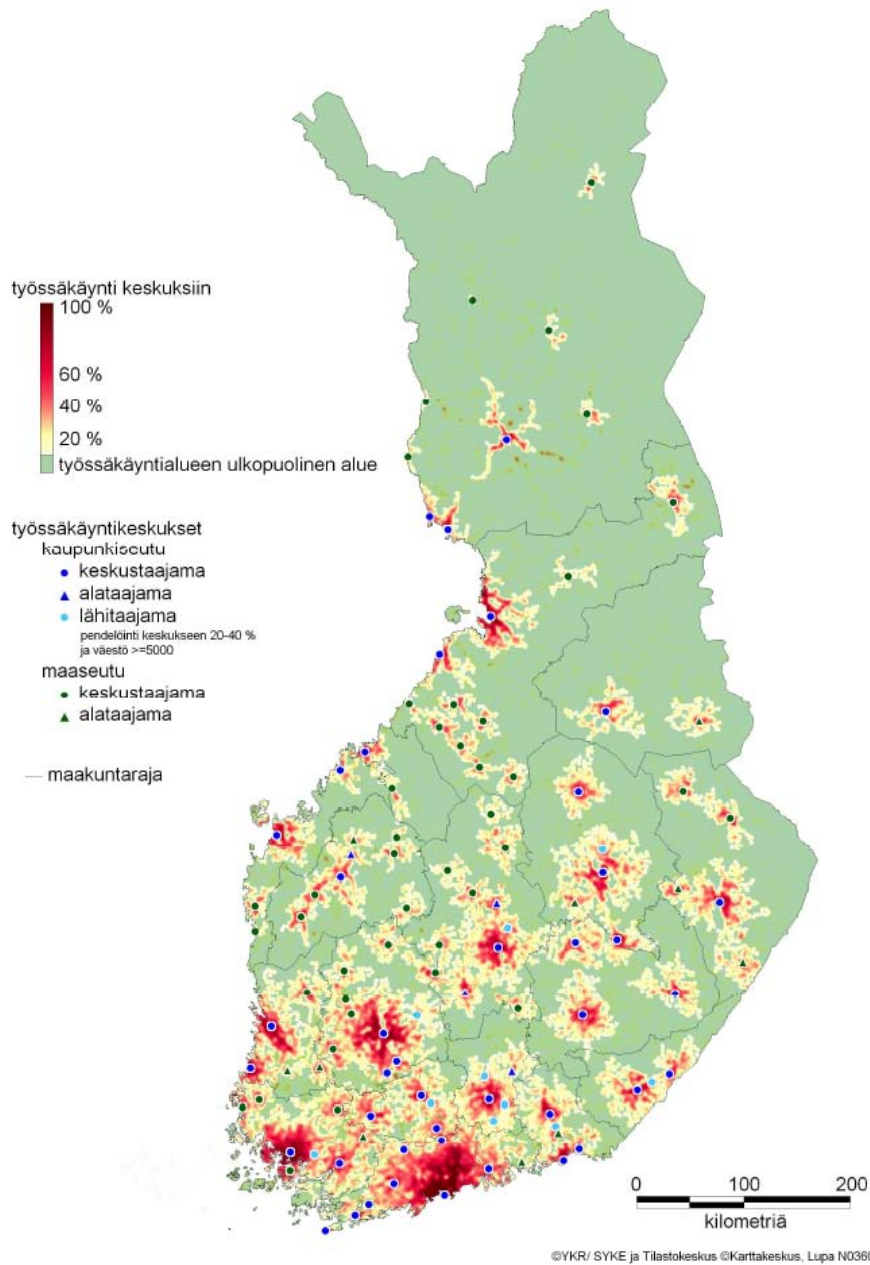
Kuvassa 2 on hahmotettu tarkasteltavien peruspalvelutason ja erityispalvelutason kokonaisuutta suhteessa kaukoliikenteen kokonaispalveluun. Perus- ja erityispalvelutason liikennepalvelut kattavat noin 30 % nykyisestä kokonaistarjonnasta.

Kaukoliikenteen palvelutasomäärittely kytkeytyy alueellisiin palvelutasomäärittelyihin ja se ohjaa palvelutuotannon syntymistä markkinaehtoisesti tai ostettuina lisäpalveluina. Valtion rooli on merkittävä peruspalvelutason määrittelyssä, mutta erityispalvelutason määrittelyssä ja toteuttamisessa ovat mukana myös alueiden tai seutujen kunnat ja elinkeinoelämä silloin, kun ne liittyvät alueiden maankäytön ja elinkeinoelämän kehittämiseen.



Kuva 2. Kaukoliikenteen palvelutasokokonaisuus.

Tässä työssä palvelutason määrittelyn lähtökohtana ovat ihmisten liikkumistarpeet, joita työmatkojen osalta heijastaa kuvassa 3 esitetyt työssäkäyntialueet. Kuvasta erottuvat selvästi suurimpien kaupunkiseutujen kuten Helsinki, Tampere, Turku ja Oulu laajat työssäkäyntialueet. Näillä alueilla tehdään tämän työn kaukoliikenteen määrittelyyn kuuluvia, pituudeltaan yli 100 km:n mittaisia työmatkoja.



Kuva 3. Taajamien työssäkäyntialueet. (Lähde: TEM 2011, SYKE/YKR ja Tilastokeskus.)

2.3.2 Kaukoliikenteen peruspalvelutaso

Kaukoliikenteen peruspalvelutasolla tarkoitetaan kansalaisten ja elinkeinoelämän välttämättömiin liikkumistarpeisiin liittyvää palvelutasoa, joka toteutetaan koko maassa. Tällaisia välttämättömiä liikkumistarpeita ovat työasiamatkat, yhteydet kansainväliseen liikenneverkkoon sekä viikonlopun vierailumatkat, jotka palvelevat esimerkiksi matkailun tarpeita tai opiskelijoiden liikkumistarpeita kotiseudun ja opiskelijapaikkakunnan välillä. Liikkumistarpeita on käsitelty tarkemmin kohdassa 4.3.

Peruspalvelutaso määritellään liikennejärjestelmätasolla ja riittää, että se toteutuu yhdellä liikennemuodolla. Peruspalvelutaso toteutuu pääosin markkinaehtoisesti. Jos peruspalvelutasossa on puutteita, parantamistoimenpiteiden rahoituksesta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö.

2.3.3 Kaukoliikenteen erityispalvelutaso

Erityispalvelutasolla tarkoitetaan maakuntien tai seutujen kehittämistavoitteiden tukemiseksi tarvittavia joukkoliikenteen palveluja. Erityispalvelun liikkumistarpeet perustuvat alueiden elinkeinoelämän edellytysten ylläpitämiseen tai kehittämiseen ja niiden järjestämiseen voi osallistua julkisen sektorin ohella myös paikallisia yksityisiä toimijoita ja yrityksiä.

Erityispalvelutaso toteutetaan ensisijaisesti markkinaehtoisesti. Liikennepoliittisen selonteon mukaan laadultaan peruspalvelutason ylittävistä kaukoliikenteen palveluista vastaavat pääsääntöisesti alueet. Jos palvelujen toteutumiseen tarvitaan julkista rahoitusta, edellytetään alueiden tai elinkeinoelämän osallistumista rahoitukseen. Valtio voi tapauskohtaisen harkinnan perusteella avustaa liikennettä esimerkiksi aluekehitysmäärärahoilla. (LVM 2008).

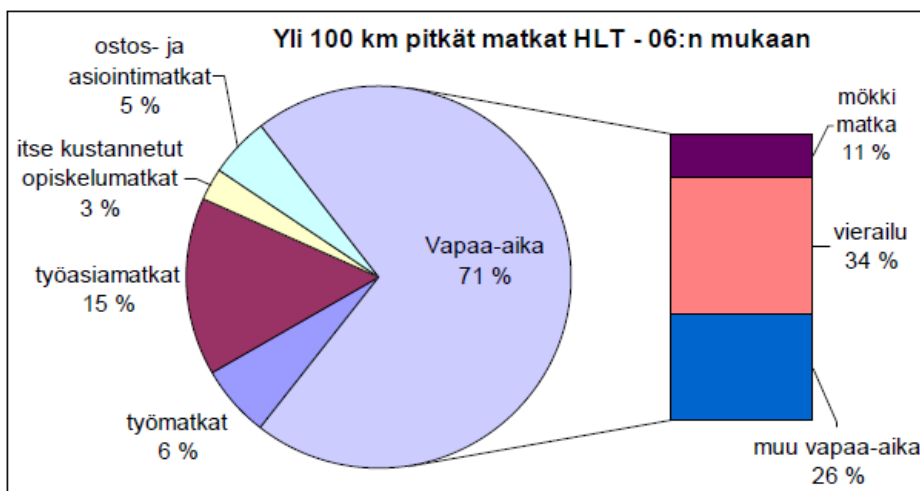
Esimerkkejä nykyisin toteutuvasta erityispalvelutasosta ovat kunnallisten kehittämissyhtiöiden tukema lentoliikenne Seinäjoen, Porin ja Lappeenrannan lentokentille, Kemijärven yöjunaliikenne sekä bussiyhteydet Lapin matkailukeskuksista Rovaniemelle.

3 Kaukoliikenteen nykytila

3.1 Kaukoliikenteen matkat

Kaukoliikenteen osuus kaikista henkilöliikenteen päivittäisistä matkoista on vain 2,4 %. Henkilöliikennetutkimuksen 2004–2005 mukaan yli 100 kilometrin pituisia matkoja tehdään Suomessa noin 96 miljoonaa matkaa vuodessa. Näistä noin 5,4 miljoonaa matkaa on ulkomaan matkoja. Kotimaassa kaukoliikenteen matkoista tehdään busseilla 6,5 miljoonaa, ja junalla 7,3 miljoonaa matkaa. Lentoliikenteessä kotimaan pitkiä matkoja tehtiin tutkimuksen mukaan 3,2 miljoonaa matkaa. Pitkistä matkoista yli 71 prosenttia liittyy vapaa-aikaan. Mökkimatkoja eli henkilön käytössä olevalle vapaa-ajanajanasunnolle suuntautuvia matkoja on 11 prosenttia kaikista pitkistä matkoista. Vierailumatkojen osuus on 34 prosenttia ja muiden vapaa-ajanmatkojen osuus 26 prosenttia.

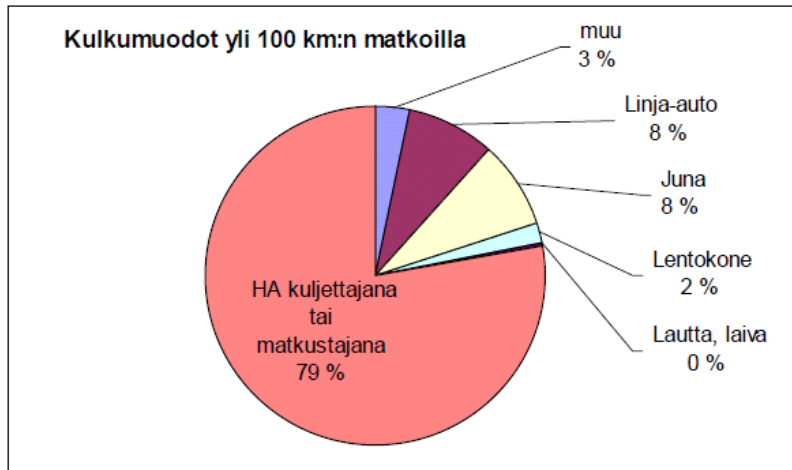
Yli sata kilometriä pitkiä matkoista työ-, koulu- tai opiskelumatkoja on yhteensä vain yhdeksän prosenttia. Itse kustannettuja opiskelumatkoja on kolme prosenttia ja työmatkoja kuusi prosenttia. Työasiamatkoja eli työnantajan maksamia työhön liittyviä matkoja on 15 prosenttia. Ostos- ja asiointimatkojen osuus yli sadan kilometrin matkoista on viisi prosenttia.



Kuva 4. Kulkumuotojakauma yli 100 km:n matkoilla Henkilöliikennetutkimuksen 2004–2005 mukaan. (Lähde: LVM 39/2007)

Auto on eniten käytetty kulkuneuvo niin pitkillä työmatkoilla kuin ostos- ja vapaa-ajanmatkoillakin. Henkilöliikennetutkimuksen 2004–2005 mukaan yli 100 kilometriä pitkiä matkoista vain noin viidennes tehdään joukkoliikenteellä (kuva 5).

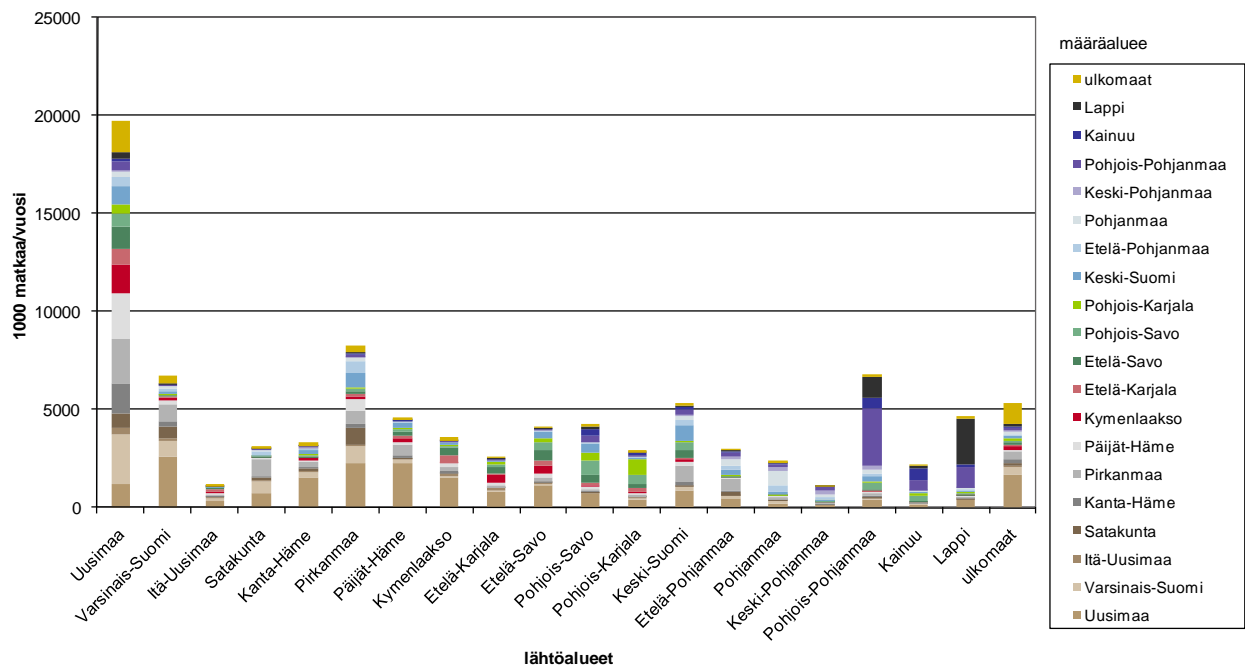
Käynnissä on Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010 - 2011. Tulokset valmistuvat vuoden 2012 keväällä.



Kuva 5. Kulkumuodot yli 100 km:n matkoilla. (Lähde LVM 39/2007)

Henkilöliikennetutkimuksen 04-05 mukaan yli 100 kilometriä pitkiä matkoja tehdään eniten Varsinais-Suomen ja Uudenmaan välillä sekä Pohjois-Pohjanmaalla ja Lapissa maakuntien sisällä. Uusimaa on tärkein matkustuskohde pohjoisinta ja itäisintä Suomea lukuunottamatta kaikissa maakunnissa. Pohjois- ja Itä-Suomessa pitkiä matkoja tehdään eniten maakuntien sisällä ja naapurimaakuntiin.

Yli 100 km pitkien matkojen määrä maakunnittain



Kuva 6. Kaukoliikenteen matkat maakuntien välillä. (Lähde: www.hlt.fi)

3.2 Kaukoliikenne osana liikennejärjestelmää

3.2.1 Kaukoliikenteen matkaketjut

Kaukoliikenteen matkat muodostuvat lyhyitä matkoja useimmin useista matkaosista eli ne muodostavat matkaketjun. Matkaketjun runkona on juna-, bussi- tai lentoliikenteen yhteys, jolle tullaan liittynällä tai jolta jatketaan jatkoyhteydellä. Liityntä- ja jatkoyhteydet voidaan tehdä bussilla, lähi- tai taajamaliikenteen junalla, taksilla tai henkilöautolla, Helsingissä myös metrolla tai raitiovaunulla. Lyhyillä liityntämatkoilla myös kävely ja pyöräily ovat osa matkaketjua.

Liikenneviraston yhtenä strategisena hankkeena on käynnistynyt Matka- ja kuljetusketjujen palvelutason selvitystyö. Hankkeen tavoitteena on vuoden 2011 aikana tunnistaa matkaketjujen keskeiset asiakasryhmät ja palvelutasotekijät, arvioida mitoitettavien matkaketjujen toimivuutta sekä esittää ratkaisuehdotuksia tunnistettuihin kehittämiskohtiin.

Kaukoliikenteen matkaketjujen yhdistäväksi solmukohdiksi on 2000-luvun alkupuolella suunniteltu Matkakeskusten verkosto, joka on esitetty kuvassa 7. Matkakeskus on liikenteen solmupiste, jossa paikallinen, seudullinen ja valtakunnallinen liikenne yhdistyvät.

Matkakeskuksissa vaihtaminen kulkumuodosta toiseen tapahtuu helposti ja miellyttävästi. Onnistunut matkakeskus on sijoitettu keskeisesti kaupunkirakenteessa, se on suunniteltu ja varusteltu hyvin eri käyttäjäryhmien tarpeisiin. (LVM 6/2008).

Matkustajainformaatio ja lipunmyynti ovat keskeinen osa matkakeskusten ja julkisen liikenteen palvelutarjontaa. Matkakeskusten toteuttamisessa tavoitteena on ollut ajantasainen kaikkia joukkoliikennemuotoja koskeva informaatiojärjestelmä. Junaliikenteessä informaatiojärjestelmä on toteutunut lähes kaikilla matkakeskuspaikkakunnilla ja informaatiota tarjotaan laiturinäyttöillä, saapuvien ja lähtevien junien näyttötauluilla sekä monitoreilla. Linja-autoliikenteessä informaatiojärjestelmät ovat aikataulupohjaisia. Vain suurimmilla paikkakunnilla on kaupunkiliikenteessä siirrytty reaaliaikaiseen informaatiojärjestelmään. (LVM 6/2008).

Eri liikennemuotojen yhtenäistä lippujärjestelmää ei ole onnistuttu toteuttamaan ja vain muutamalla paikkakunnilla kuten Kouvolassa, Jyväskylässä ja Varkaudessa lipunmyynti on samoissa tiloissa, mutta samasta pisteestä ei voi matkakeskuksissakaan ostaa lippua koko matkaketjulle, jos siihen kuuluu sekä juna-, taksi että bussimatka. (LVM 6/2008).

Viime vuosina junalippuja ja linja-autoliikenteen lippuja on voinut ostaa R-kioskeista, jonka kanssa sekä VR:llä että Matkahuollolla on lipunmyyntisopimus. Myös Internet- ja mobiililipunmyynnit ovat kasvattaneet jatkuvasti suosiotaan. (LVM 6/2008).



Kuva 7. Matkakeskusverkko. (Lähde: Matkakeskusverkko 2007 Yhteenvetoraportti. LVM 6/2008.)

Matkakeskusten ohella myös muut liikenteen solmukohdat, juna- ja linja-autoasemat ja esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoasema sekä matkustajasatamat toimivat kaukoliikenteessä vaihtopaikkoina. Myös pikavuorojen pysäkit, joilla on järjestetty saattoliikenteen tai liityntäpysäköinnin paikkoja, ovat matkaketjujen solmukohtia.

Matkaketjujen sujuvuutta ja houkuttelevuutta lisää, mikäli reitti- ja aikatauluinformaatio on saatavissa samasta lähteestä asiakkaan valitseman informaatiokanavan kautta. Tähän on olemassa Internet-pohjainen matka.fi palvelu, josta ei kuitenkaan löydy lentoliikenteen yhteyksiä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisussa Arki paremmaksi – joukkoliikenne toimivaksi yhtenä kärkitoimenpiteenä on esitetty valtakunnallisen matkustajan tietopalvelun kehittämistä. Tietopalvelun tuottamisen mahdollistavan eri toimijoiden infopalveluita yhdistävä reitityspalvelun toteuttaminen sisältyi Liikenneviraston Toiminta- ja taloussuunnitelmaan vuosille 2012–2015.

3.2.2 Rataverkko ja junaliikenne

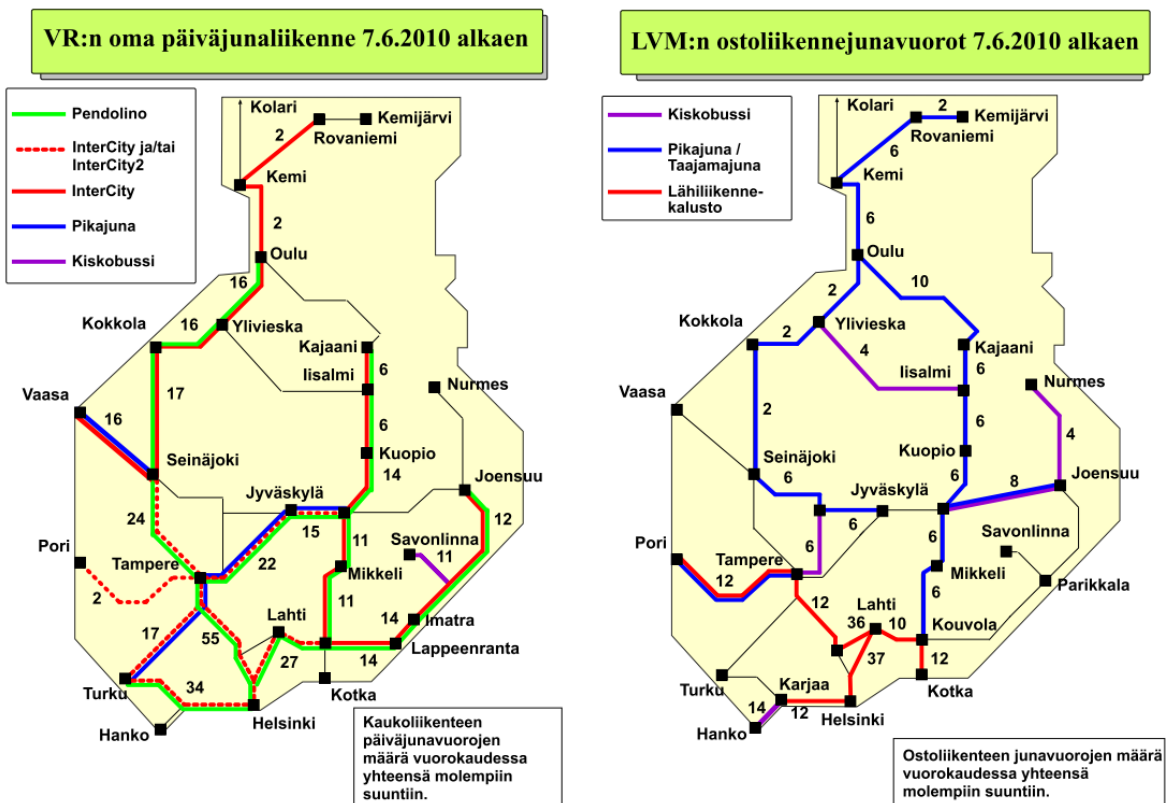
Kotimaan joukkoliikenteessä junan markkinaosuus on 2000-luvulla kasvanut sekä matkamäärissä että suoritteissa mitaten. Junan merkitys verkottuvien opiskelu- ja tutkimusorganisaatioiden sekä liike-elämän kulkuvälineenä on kasvussa. Sen sijaan kotimaan koko henkilöliikenteessä junan markkina-asema on heikentynyt autoliikenteen kasvun takia.

Junan matka-aika on kilpailukykyinen lentokoneen kanssa noin 200 kilometrin etäisyydelle asti. Sitä kauemmas suuntautuvilla matkoilla junan kilpailuedun ratkaisevat muut tekijät, kuten hinta. Suhteessa henkilöautoon junan matka-aika on kilpailukykyinen niillä yhteysväleillä, joilla radan ja tien linjaus ovat suunnilleen samassa käytävässä. Koska henkilöautolla liityntä- ja odotusajat ovat pienet, on juna henkilöautoa selvästi nopeampi vain suurilla nopeuksilla ja suorilla yhteyksillä. (Rautatieliikenne 2030).

Ruotsissa junan markkinaosuus lentoliikenteeseen verrattuna on yli 50 % noin 2–3,5 tunnin junan matka-aikaan asti, minkä jälkeen lentoliikenteen osuus on suurempi kuin junan. Junamatkan vaihdollisuus heikentää sen kilpailukykyä lentoliikenteeseen nähden (Pekka Korpi-Hyövälti 2010 viitaten Fröidliin 2008).

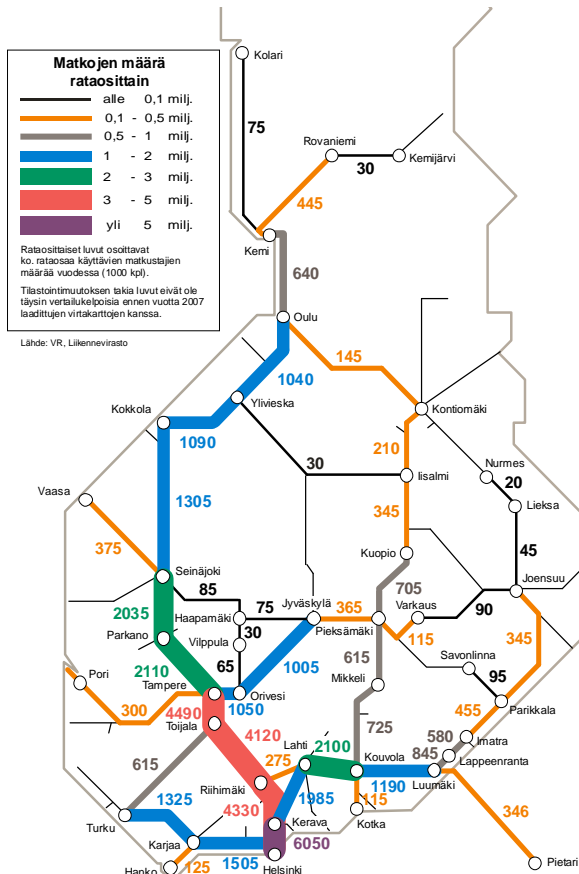
VR:llä on kaukojunaliikenteessä yksinoikeus vuoteen 2019 asti niillä rataosilla, joilla se 3.12.2009 alkaen liikennöi (kuva 8). Kaukojunaliikenne jakautuu itsekannattavaan (lipputulolla rahoitettuun) liikenteeseen ja liikenne- ja viestintäministeriön ostoliikenteeseen.

Lipputulolla rahoitettua liikennettä ovat Pendolino-, InterCity- ja InterCity²-junat sekä yöjunaliikenne lukuun ottamatta osuutta Rovaniemi–Kemijärvi. Pika- ja taajamajunista (sis. kiskobussiliikenne) vain rataosuudet Vaasa–Seinäjoki, Turku–Tampere–Jyväskylä–Pieksämäki ja Savonlinna–Parikkala ovat lipputulolla rahoitettuja (kuva 8).



Kuva 8. Junaliikenteen vuorotarjonta vuonna 2010–2011. (Lähde: VR)

Kaukoliikenteessä päivittäisiä junavuoroja on tällä hetkellä 306 eli viikossa yli 2 000 kappaletta. Junaliikenne perustuu VR:n vakioaikataulukjärjestelmään, jossa kaukoliikenteen asemilla eri suuntien junat pysähtyvät samanaikaisesti vaihdollisten junamatkojen onnistumisen takia. Rataosien matkustajamäärät on esitetty kuvassa 9. Yli miljoona matkustajaa liikkuu junilla vuosittain väleillä Helsinki–Oulu, Helsinki–Turku ja Helsinki–Luumäki.



Kuva 9. Junaliikenteen matkojen määrä rataosittain vuonna 2010. (Lähde: Liikennevirasto 2011)

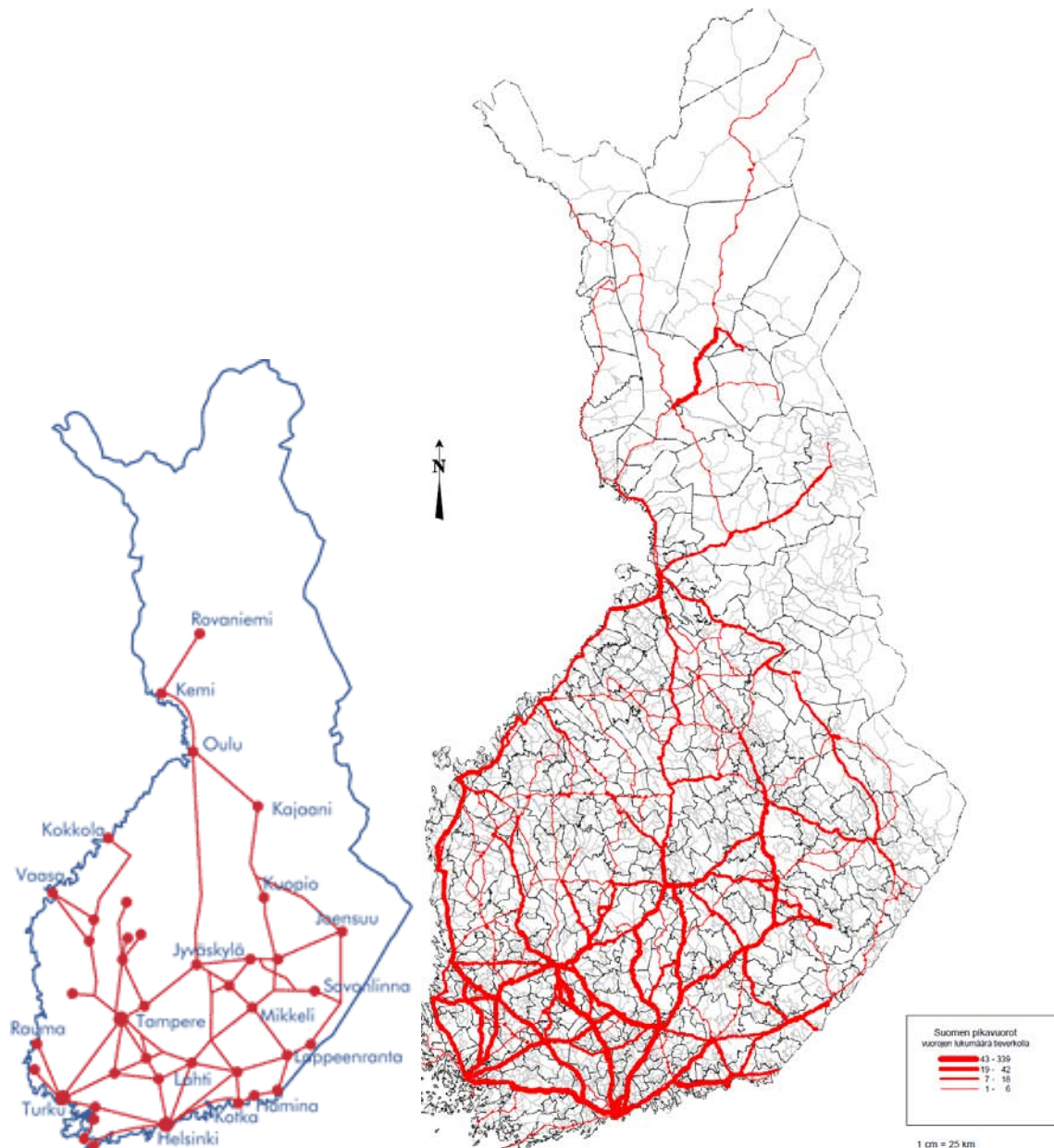
Helsingin seudun liikenne kuntayhtymän (HSL) VR:ltä ostamaan liikenteeseen liittyy liikenne- ja viestintäministeriön osin rahoittama liikenne Karjaalle ja Lahteen. Lahteen ns. oikoradan kautta ulottuva liikenne ylittää matkan pituuden osalta tässä työssä käytetyn kaukoliikenteen määritelmän, mutta sitä ja muuta pääkaupunkiseudun lähiliikennettä ei tässä työssä tarkemmin käsitellä.

3.2.3 Linja-autoliikenne

Linja-autoliikenteessä kaukoliikenteen rungon muodostaa Express-bussien reittiverkko, jolla kulkee noin 2 400 vuoroa viikossa. Expressbussit liikennöivät myös Helsingin ja Turun satamiin sekä Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja toimivat siten syöttö- ja jatkoyhteyksinä lento- ja laivaliikenteessä. Kaukoliikenteessä pikavuoroliikenteen vuorotarjonta palvelee myös seudullisia ja alueellisia yhteystarpeita. Pikavuorojen reittiverkko ja vuorotiheys on esitetty kuvassa 10.

Linja-autoliikenteen reittikohtaisista matkustajamääristä ei ole saatavissa tilastotietoa, mutta markkinaehtoisen liikenteen tarjonta kuvassa 10 kuvastaa myös kysynnän kohdistumista palveluverkolla.

Linja-autoliikenteessä lähes kaikki bussiyrietykset liikennöivät Expressbus-brändin alla ja käyttävät Matkahuollon lippu- ja informaatiojärjestelmää sekä linja-autoasema- ja asiamiesverkostoa. Pikavuoroliikenne rahoitetaan melkein kokonaan lippu- ja rahtituloilla, vaikka pikavuorot kuuluvat usein myös tuettuun seutulippu- tai työmatkalippujärjestelmään. Pikavuorojen pysäkkiverkko on taajama-alueilla varsin tiheä, joten kaukoliikenne tavoittaa varsin hyvin kaupunkiseutujen asukkaat ja työpaikat.



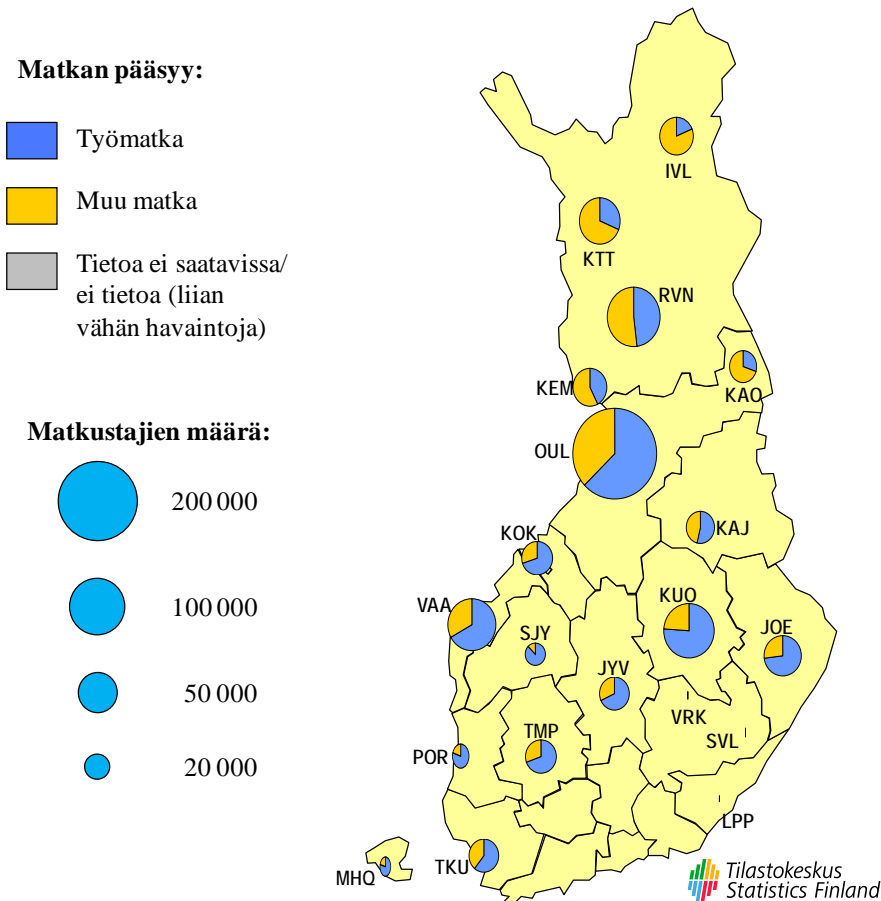
Kuva 10. Expressbussien reitit ja pikavuoroliikenteen reitit ja vuoromäärät. (Lähde: www.eb.fi, ELY-keskus)

3.2.4 Lentoliikenne

Suomen lentoasemaverkkoa ylläpitää valtion omistama Finavia Oyj muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta. Lentoliikenteessä kilpailu on vapaata. Lentokentiltä operoi useita lentoyhtiöitä kansainvälisille kentille Skandinaviaan, Baltiaan ja muualle Eurooppaan. Helsinki-Vantaan lentoasema toimii vaihtoasemana sekä kotimaan että kansainvälisessä liikenteessä. Helsinki-Vantaan lentoyhteydet yhdistävät Suomen maakunnat pääkaupunkiin ja Eurooppaan sekä Aasian ja Pohjois-Amerikan kohteisiin. Lapin lentoasemilla on tärkeä merkitys myös matkailun charterlentojen tarjoamien yhteyksien takia.

Kotimaan kaukoliikenteessä lentoliikenteellä on vahva asema Helsingin ja maakuntien välisillä yhteyksillä, kun juna- tai autoliikenteen matka-aika ylittää 3 tuntia.

Lentoasemaverkko ja kotimaan lentojen matkustajamäärät on esitetty kuvassa 11. Helsinki- Vantaan lentoaseman matkustajamäärä kotimaan reittiliikenteessä vuonna 2010 oli 2,2 miljoonaa matkustajaa.

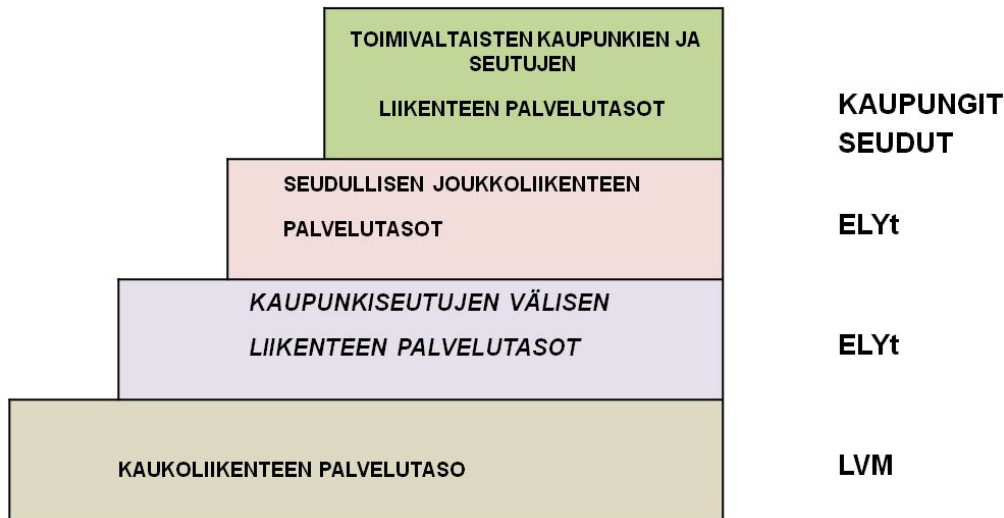


Kuva 11. Kotimaan lentoasemat ja lentomatkojen määrät vuonna 2010. (Lähde: Finavia Lentomatkustajatutkimus 2010)

3.3 Vastuutahot ja rahoitus

Joukkoliikenteen järjestämisen vastuutahot on määritelty joukkoliikennelaissa siten, että valtakunnallisen liikenteen palvelutason määrittelee liikenne- ja viestintäministeriö. Rautatieliikennettä koskevista asioista toimivaltainen viranomainen on liikenne- ja viestintäministeriö ja omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne – kuntayhtymä (HSL). Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikennevirasto tekevät tiivistä yhteistyötä valtakunnan palvelutason määrittelyssä ja sen kytkemisessä seudullisen ja paikallistason liikenteeseen.

Kuvassa 12 on havainnollistettu toimivaltaisten viranomaisten työnjakoa. Seututasolla ELY-keskus tai seudullinen toimivaltainen viranomainen määrittelee palvelutason ja järjestää liikenteen PSA-liikenteenä tai myöntää reittiliikenneluvat. ELY-keskuksia on 9 (kuva 1) ja seudullisia viranomaisia viisi (5) (HSL, Tampereen, Lahden, Hämeenlinnan ja Turun seudut). Paikallisella tasolla kaupunkiliikenteen palvelutason määrittelee toimivaltaiseksi viranomaiseksi joukkoliikennelaissa määritelty kaupunki (22 kpl) tai alueen ELY-keskus.



Kuva 12. Toimivaltaisten viranomaisten työnjako palvelutasomäärityksessä. (Lähde: Pohjois-Savon ELY-keskus)

Taulukossa 1 on kuvattu palvelutason määrittelytarpeet, vastuut ja rahoitus liikennetyypeittäin. ELY-keskusten ja toimivaltaisten kaupunkien tai kaupunkiseutujen vastuurajat ja rahoituslähteet ovat yhtenäisemmät. Sen sijaan kaukoliikenteessä rahoitus- ja järjestämistapa on monimutkainen.

Taulukko 1. Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset liikennetyypeittäin.

Liikennetyyppi	Määrittelytarve	Toimivaltainen viranomainen ja liikenteen järjestämistapa	Rahoitus
Valtakunnallinen kaukoliikenne	Yli 100 km pitkät, maakuntarajat ylittävät, kaupunkiseutujen välillä tehtävät henkilömatkat sekä liityntäyhteydet kansainvälisille lentoyhteyksille. Peruspalvelutaso ja erityispalvelutaso	LVM Junaliikenteen järjestäminen pääkaupunkiseudun lähijunaliikennettä lukuun ottamatta -Markkinaehtoinen (VR) -Ostoliikenne (VR) -Junaliikenteen yksinoikeusvelvoitevuorot (VR) ELY-keskus Markkinaehtoinen bussiliikenne - reittiluvat ELY-keskus, jonka alueella pisin reittiosuus on - PSA liikenne, siirtymäajan sopimukset päättyvät 2014-2019	Ensisijaisesti markkinaehtoista liikennettä. Jos tarvitaan julkista rahoitusta: -Junaliikenne LVM -Bussiliikenne ELY-keskus ja kunnat -Lentoliikenne: LVM ja alueet yhdessä
Seutuliiikenne ja alueellinen liikenne	Maakuntien/seutukuntien sisäinen liikenne sekä tärkeimmät yhteydet seudun ulkopuolelle. Palvelutasoluokat, kaikki liikennemuodot.	ELY-keskukset - Bussiliikenteen siirtymäajan sopimukset, reittiluvat Seudulliset viranomaiset -seutuviranomainen järjestää oman alueensa liikenteen - HSL ja Tampereen seutu sopimusliikenne - Lahden ja Hämeenlinnan seudut siirtymäajan sopimukset ja markkinaehtoinen liikenne - HSL tilaa junien lähiliikenteen HSL-alueella ja toimii tilaajakonsulttina lvm:n junaostoissa lähiliikenteessä (Karjaa ja Lahti)	- ELYt ja kunnat sekä seudulliset viranomaiset rahoittavat yhdessä seutu- työmatka- ja maakuntalippumatkat ja ostoliikenteen vuorot siirtymäajan sopimusten mukaisesti -HSL tilaajana ja rahoittajana omalla alueellaan koko liikenteen osalta - Valtio osallistuu pienellä osuudella suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen rahoitukseen - valtio rahoittaa HSL:n ulkopuolisen lähijunaliikenteen ostot
Kaupunkiliikenne	Kaupungin sisäinen liikenne. Palvelutasoluokat, yleensä bussiliikenne	Viranomaiskaupungit - Bussiliikenteen siirtymäajan sopimukset - Turku sopimusliikenne ELY-keskus -esim. Porvoo, Varkaus -Bussiliikenteen siirtymäajan sopimukset	- Kaupunki ja valtio yhdessä

Julkisen liikenteen suoritetilaston mukaan kaukoliikennettä rahoitettiin vuonna 2009 43,1 miljoonaa julkisin varoin, kun otetaan huomioon sekä suora rahoitus että matkakustannusten korvaukset. Pääosa rahoituksesta tulee valtiolta ja kohdistuu junaliikenteen ostoihin. Junaliikenteen ostoista kuitenkin suuri osa ei täytä tässä työssä käytettyjä kaukoliikenteen kriteerejä, vaan kohdistuu alueelliseen liikenteeseen. Junaliikenteen ostopäätökset perustuvat myös muihin kuin kaukoliikenteen tarpeisiin, vaikka tilastoinnissa kaikki junaostot on tilastoitu kaukoliikenteeksi. Vastaavasti kaukoliikenteen bussiliikenteen ostoihin käytetty rahoitus sisältyy tilastoissa muun joukkoliikenteen ryhmään.

Taulukosta 2. ilmenee, että kaukoliikenteen saama suhteellinen rahoitus on pudonnut lähes koko 10-vuotiskauden, kun taas muiden liikennetyyppien rahoitus on ollut kasvussa. Kaukoliikenteen kokonaisrahoituksesta valtion osuus on lähes 100 %.

Julkisen liikenteen rahoituksesta matkakustannusten korvausten osuus oli vuonna 2009 noin 60 %. Matkakustannusten korvaukset kohdentuvat koulumatkoihin sekä sosiaalihuollon ja sairausvakuutuslain mukaisiin matkakustannusten korvauksiin ja niiden rahoituksesta kuntien osuus on noin 68 % (LVM /2010 Julkisen liikenteen tilastot 2009). KELA maksoi vuonna 2010 koulu- ja sairaanhoitoon liittyviä matkatukia yhteensä noin 254 miljoonaa euroa, mikä ei näy julkisen liikenteen tilastoissa vaikka osa tuetuista koulumatkoista tehdään joukkoliikenteellä. (tilastot@kela.fi).

Taulukko 2. Julkisen liikenteen kokonaisrahoituksen kohdentuminen liikennetyypeittäin, milj. euroa, valtio ja kunnat yhteensä. (Lähde: LVM Julkisen liikenteen suoritetilastot 2009)

	Kauko- liikenne	Suurten kaupunkien liikenne*)	Muu kaupunki liikenne	Muu joukko- liikenne	Säännöl. tilaus- liikenne	Muu tilaus- liikenne	Yhteensä
1999	47,9	100,1	31,6	133,0	26,2	126,7	465,5
2001	50,2	108,7	38,6	145,2	26,1	145,2	513,9
2003	54,9	118,6	42,4	184,3	45,8	145,4	591,3
2005	43,0	121,0	47,9	193,1	55,3	168,8	629,1
2007	38,1	135,3	57,2	222,3	57,1	197,2	707,1
2009	43,1	182,5	73,2	252,1	65,7	244,5	861,2

*) Helsinki, Espoo + Kauniainen, Vantaa, Tampere ja Turku

4 Matkustustarpeet kaukoliikenteessä

4.1 Tausta

Kaukoliikenteen palvelutason määrittelyn lähtökohdaksi on syytä pohtia sitä, millainen on riittävä ja millainen hyvä kaukoliikenteen palvelutaso eri näkökulmista tarkasteltuna. Pohdintaa havainnollistaa seuraava taulukko 3.

Taulukko 3. Näkökulmia kaukoliikenteen palvelutasoon.

	Riittävä kaukoliikenteen palvelutaso	Hyvä kaukoliikenteen palvelutaso
Käyttäjä	<ul style="list-style-type: none"> • Matkasuunnitelmia ei tarvitse liikenneyhteyksien puuttumisen vuoksi muuttaa, eikä käyttää henkilöautoa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kaukoliikenteen matkaketju on nopea, sujuva ja turvallinen. • Matkustaminen on edullista ja miellyttävää. • Kaukoliikenne tarjoaa henkilöautoa houkuttelevamman vaihtoehdon.
Liikenteenharjoittaja	<ul style="list-style-type: none"> • Kaukoliikenteen palvelujen tarjoaminen on taloudellisesti kannattavaa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kaukoliikenteen vuoroissa on paljon matkustajia. • Vähäisen kysynnän omaavia kaukoliikenteen vuoroja on mahdollisimman vähän. • Liikenne on kustannustehokkaasti järjestetty.
Valtio ja kunnat	<ul style="list-style-type: none"> • Välttämättömät kaukoliikenteen matkat voidaan tehdä julkisella liikenteellä. • Kaukoliikenteen yhteyksien puuttuminen ei hidasta alueiden ja elinkeinoelämän kehittymistä. • Käytävissä oleva rahoitus on kohdennettu oikein (tasapuolisesti) ja käytetty tehokkaasti. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kaukoliikenteen matkojen määrä kasvaa ja pitkien henkilöautomatkojen määrä vähenee.

Tässä työssä matkustustarpeitten määrittelyn lähtökohdaksi on otettu tavoite, että välttämättömät kaukoliikenteen matkat voidaan tehdä julkisella liikenteellä (peruspalvelutaso) ja että kaukoliikenteen yhteyksien puuttuminen ei hidasta alueiden ja elinkeinoelämän kehittymistä (erityispalvelutaso).

Matkustustarpeita on selvitetty aiemman kaukoliikenteen palvelutason määrittelyä selvittäneen työn perusteella sekä lisäksi on huomioitu mm. valtion palveluverkon muutoksista aiheutuneet uudet matkustustarpeet. Lisäksi tässä työssä on tehty kattava sidosryhmäkysely, jonka tulokset on esitetty tiivistettynä seuraavassa ja kokonaisuudessaan liitteessä 1.

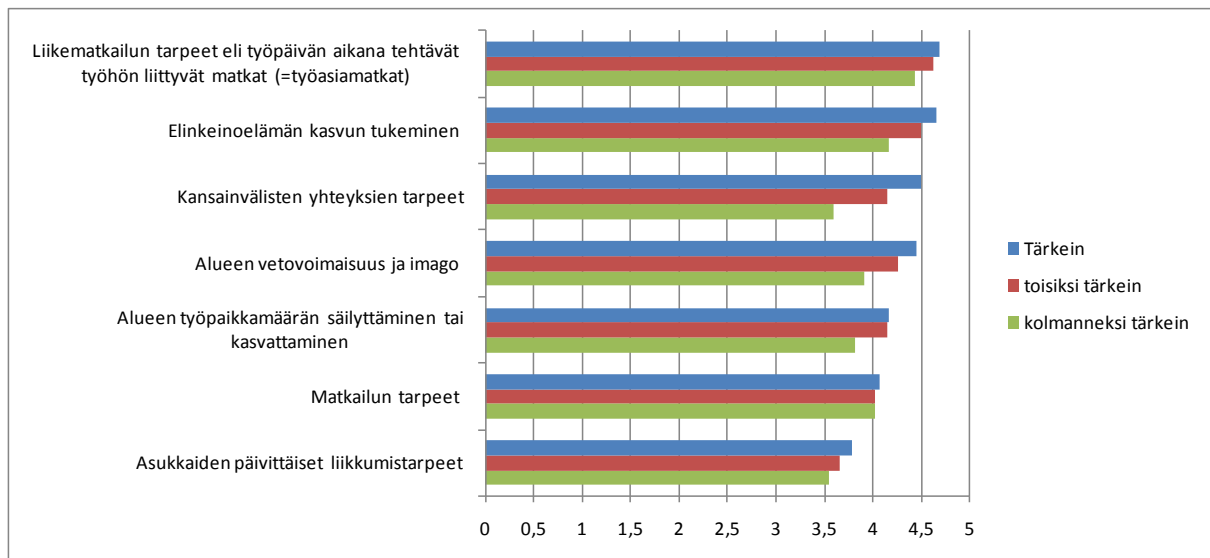
4.2 Sidosryhmäkysely

Sidosryhmäkysely järjestettiin ajalla 27.12.2010 – 14.1.2011. Kyselyt lähetettiin maakuntaliittojen, ELY-keskusten ja suurimpien kaupunkien (Helsinki, Turku, Oulu, Tampere, Kuopio, Jyväskylä, Lahti) joukkoliikenneasiantuntijoille, Matkailun edistämiskeskukseen ja matkailualan suurimmille kansallisille organisaatioille, kauppakamareille, työ- ja elinkeinoministeriölle, suurimmille opiskelijajärjestöille, liikennealan yrityksille ja yrittäjäjärjestöille. Yhteensä kysymykset lähetettiin 99 vastaajalle, ja vastauksia saatiin 58 kpl. Vastausprosentti oli 59 %. Kysymysrunko ja tulokset on liitteessä 1.

Kyselyn tavoitteena oli osallistaa sidosryhmät palvelutason määrittelyyn sekä löytää tärkeimmät tekijät, jotka palvelutasomäärittelyssä on otettava huomioon. Tuloksia ei voi käsitellä tilastollisesti kattavina, mutta ne näyttävät kaukoliikenteen sidosryhmien valinnat palvelutasokriteerien priorisoinnissa.

Alla olevassa taulukossa nähdään yhteenvetona kaikille yhteysväleille asetetut kriteerit.

Taulukko 4. Palvelutasokriteerit yhteyden tärkeyden mukaan.



Kyselyn tulokset olivat samansuuntaisia kuin aiemman vuonna 2007 tehdyn kaukoliikenteen selvityksen tulokset, eivätkä sinällään yllättäviä.

Yhteysväleiksi tärkeimpänä pidettiin toimivia yhteyksiä Helsinkiin ja Helsingistä. Kaupungeista erottuivat Tampere, Oulu, Turku, Jyväskylä ja Kuopio. Kaikki maakuntakeskukset mainittiin kolmen tärkeimmän yhteyden joukossa.

Tärkeimmät peruspalvelutasoiset matkaryhmät olivat työasiointimatkat, työmatkat ja opiskelumatkat. Eriyispalvelutasoisista matkaryhmistä esille nousivat lisäksi liityntämatkat kansainvälisille yhteyksille ja matkailun tarpeet.

Tärkeimmiksi palvelutason osatekijöiksi muodostuivat luotettavuus, yhteyden toteutuminen ja toimivat matkaketjut.

Peruspalvelutasoisen liikenteen ylittävän palvelutason rahoittajiksi määriteltiin valtio (52 %) ja alue/seutu (24 %).

4.3 Välttämättömät liikkumistarpeet

Ihmisten välttämättömät liikkumistarpeet kaukoliikenteessä jakaantuvat vapaa-ajan matkoihin sekä työhön, opiskeluun ja asiointiin liittyviin matkoihin. Yli 100 kilometrin pituiset säännölliset työmatkat eivät ole tavoiteltavia, mutta työssäkäyntialueiden laajentuessa ja liikenneyhteyksien parantuessa ne ovat lisääntyneet. Kaukoliikenteen palvelutason kannalta työpäivän aikana tehtävät työasiamatkat ovat tärkein matkaryhmä. Nämä ovat usein liikematkailua, joka on työnantajan maksamaa ja tapahtuu yhden arkipäivän aikana. Matkaryhmässä tärkeimmät palvelutasotekijät ovat matka-aika, yhteyksien aikataulu, yhteyden toteutumisen ennakoitavuus ja luotettavuus. Työmatkoihin liittyvät myös kansainvälisen liikenteen lyhytaikaiset matkat, joiden liityntämatkat Suomen sisällä kuuluvat kaukoliikenteen palvelutason määrittelyn piiriin. (LVM 39/2007).

Opiskelijoiden matkoissa kaukoliikenteen palvelut kohdistuvat matkoihin kotipaikkakunnan ja koulu- tai opiskelupaikkakunnan välillä. Nämä matkat sijoittuvat viikonloppuun ja loma-aikoihin. Tärkeimmät palvelutasotekijät ovat yhteyksien olemassaolo ja matkaketjun ulottuminen koko matkalle, niin että matka voidaan suorittaa ilman henkilöautolla tehtäviä osuuksia. Opiskelijoiden matkoissa myös matkan hinta on kriittinen tekijä, vaikka hinta ei kuulukaan määriteltäviin palvelutasotekijöihin. (LVM 39/2007).

Vapaa-ajan matkoista kaukoliikenteen palvelutasomäärittelyyn on katsottu opiskelijoiden matkojen lisäksi kuuluvan lähinnä muut vierailumatkat, esimerkiksi vanhusten hoitamiseen tai tapaamiseen liittyvät matkat. Sen sijaan mökkimatkat on rajattu tarkastelun ulkopuolelle, koska ne tehdään suurimmaksi osaksi henkilöautolla. Muut vapaa-ajan matkat liittyvät matkailuun, jonka erityistarpeita on käsitelty erikseen. (LVM 39/2007).

Asiointimatkoista kaukoliikenteen palvelutason määrittelyyn on otettu mukaan matkat, jotka aiheutuvat esimerkiksi alueen palveluverkon laajuudesta. Esimerkkinä tästä on potilaiden tai omaisten matkat erikoissairaanhoidon toimipaikkoihin. Palvelutasotekijöistä tärkeimpiä ovat yhteyden olemassaolo ja matkaketjun ulottuminen koko matkalle.

4.4 Erityistarpeet

4.4.1 Matkailun tarpeet

Kaukoliikenteen merkitys matkailulle on elintärkeä. Ulkomaisia matkailijoita saapuu Suomeen kaikilla eri liikennemuodoilla; laivalla, junalla, omilla autoilla, busseilla sekä lentäen. Ulkomaiset matkailijat käyttävät Suomen sisäisessä liikenteessä lentoja, ensisijaisesti Lappiin, samoin autojunia. Linja-autoliikenteen käyttö on vähäistä, sillä ryhmät käyttävät omia ulkomaisia tilausbussejaan. Kotimaan matkailussa erityisesti Lapin matkailukohteiden yhteydet ovat merkittävässä asemassa. Matkustajasatamat kuuluvat niin ikään matkailun piiriin.

Matkailu tarvitsee turvallisen, helposti lähestyttävän ja toimivan liikenteellisen infrastruktuurin. Ulkomaan matkailijoille ensisijaisia ovat saapumis- ja lähtöpisteet kuten satamat, lentoasemat, juna-asemat ja niiden palvelutaso sekä ajokelpoiset, turvalliset maantiet, selkeät ja riittävät opasteet sekä tarvittavat huoltopalvelut teiden varsilla. Julkisessa reittiliikenteessä tärkeää on yhteyksien luotettavuus, säännönmukaisuus sekä ympärivuotisuus ja selkeä informaatio. Matkailuelinkeino tarvitsee myös muita kuin matkailijoita palvelevia julkisen kaukoliikenteen yhteyksiä. Tarpeita muille yhteyksille aiheuttavat ainakin matkailukeskuksissa työskentelevien ihmisten työmatkat, jotka ovat

volyyymiltään kuitenkin aika vähäisiä. Matkailijoiden tarpeiden tulee siten olla etusijalla liikennepalveluita suunniteltaessa.

Suomen matkailustrategiassa 2020 linjataan julkisen sektorin panos matkailuelinkeinon edistämisessä. Siinä linjataan tärkeimmät kehitystavoitteet, luetellaan niitä vastaavat toimenpiteet, ja kerrotaan miten vaikuttavuutta seurataan. Saavutettavuus nähdään Suomen matkailussa heikkoutena. Suomi on muualta kuin Venäjältä katsottuna saari. Lentoliikenteen sujuvuus ja kohtuullinen hintataso ovat Suomen matkailun elinehto. Charter-liikenteen ja uusien reittien avaaminen ulkomailta on välttämätöntä. Maan sisäisessä liikkumisessa junaliikenteen merkitys tulee korostumaan ympäristövaatimusten tiukentuessa. Suomen rataverkko ei ole matkailun näkökulmasta kaikilta osin hyvässä kunnossa. Saavutettavuuden parantaminen on osa valtion elinkeinopolitiikan tavoitteita, jotta matkailuelinkeino olisi kilpailukykyinen maiden välisessä kilpailussa. (TEM 2010).

Helsingin ja Pietarin välisen nopean junaliikenneyhteyden avauduttua vuonna 2011 Suomen mahdollisuudet houkutella nykyistä enemmän venäläisiä matkailijoita paranevat. Vuonna 2015 valmistuva Kehärata, joka yhdistää Helsingin lentoaseman ja raideliikenneverkon, tekee matkanteon sujuvammaksi. Helsingin päärautatieaseman ja Tikkurilan aseman liikennejärjestelyjä tulee kehittää jo ennen Kehäradan valmistumista siten, että syöttöliikenne Helsinki-Vantaan lentokentälle ja päinvastoin sekä syöttöliikenne muualle Suomeen toimii sujuvasti. Venäjän yhteyksiä parantava Allegro-juna on tuonut esiin tarpeen järjestää sen pysähtymispaikoille liityntäliikennettä Itä-Suomen keskuksista.

Lentoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen on ulkomailta Suomeen suuntautuvan matkailun kannalta välttämätöntä. Valtion tulee luoda edellytyksiä säännöllisen reittiliikenteen ja charter-liikenteen kasvulle. Lentoliikenteen kannattavuus reittiä avattaessa ei ole välttämättä riittävä. Valtio voi eri tavoin tukea EU säännösten rajoissa uusien reittien avaamista ja reittien markkinointia. Maakuntien liittojen on mahdollista tukea lentoyhtiöiden markkinointia enimmillään kaksi vuotta. Tuella ei saa korvata lentoliikenteen operointikustannuksia vaan sen tulee kohdistua reitin markkinointiin. (Suomen matkailustrategia 2020).

4.4.2 Alueiden tarpeet

Maakunnat ovat määritelleet omia tarpeitaan ja tavoitteitaan kaukoliikenteen kehittämiselle maakuntaohjelmissa, maakuntasuunnitelmissa sekä erityisesti maakunnallisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Maakuntasuunnitelmista nousee voimakkaimmin esille lentoliikenteen kehittäminen. Tavoitteet koskevat pääosin kansainvälisen lentotarjonnan lisäämistä tai liityntäyhteyksiä kansainvälisille lennoille. Junaliikennettä koskevat tavoitteet sekä maakuntasuunnitelmissa ja -ohjelmissa että liikennejärjestelmäsuunnitelmissa koskevat yleisimmin rataverkon tai asemien infrastruktuurin parantamista. Infran parantamishankkeilla tavoitellaan junayhteyksien nopeuttamista ja matka-ajan lyhentämistä pääkaupunkiseudulle sekä asemien laatutason parantamista. Myös lentokentille esitetään kehittämistavoitteita.

Taustalta on luettavissa ajatus, että yhteiskunnan toivotaan panostavan infrastruktuurin kehittämiseen, ja parantuneen infrastruktuurin houkuttelevan uusia kaupallisia liikennepalveluita. Bussien kaukoliikenteelle asetetaan tavoitteita lähinnä maakunnallisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Tavoitteet koskevat yleisimmin liikennetarjonnan parantamista tietyillä, yksittäisillä yhteysväleillä.

Alueiden profiili vaikuttaa kaukoliikenteen yhteyksien tarpeeseen. Kaukoliikenteen yhteyksien palvelutasolla on merkitystä erityisesti pitkämatkaisia henkilökontakteja

vaativien toimialojen sijoittumiseen. Liikenneyhteyksien palvelutasolla on myös selkeä imagovaikutus. Hyvät julkisen liikenteen yhteydet luovat mielikuvaa alueen aktiivisuudesta. Erityinen imagovaikutus on lentoliikenteellä ja Pendolino-liikenteellä. Vaikka tosiasiassa palvelutaso voisi muilla kulkumuodoilla olla paremman vuorotarjonnan ja lähes vertailukelpoisten matka-aikojen myötä sama, mielletään lentoliikenne kuitenkin korvaamattomaksi juuri imagomerkityksen takia.

Kaukoliikenteen yhteyksien merkitys alueiden kehittymisedellytysten turvaamisessa voidaan nähdä niin, että heikot alueet heikentyvät entisestään, jos kaukoliikenteen yhteyksiä heikennetään. Yhteiskunnan toimilla pyritään tukemaan alueiden myönteistä kehityssuuntaa. Panoksia pyritään kohdentamaan alueilla jo olevien vahvuuksien edelleen kehittämiseen. Yritysten sijoittumisvalinnat ovat monen tekijän summia eikä yksittäisen sijaintitekijän vaikutusta ole helppo erottaa. Kyse on yleensä kokonaisoptimoinnista. Kuitenkin esimerkiksi yrityspalvelujen tai laajemminkin asiantuntijapalvelujen käyttö edellyttää usein henkilökohtaisia kontakteja, mikä suosii yritysten pääkonttori- ja suunnittelutoimintojen keskittymistä. Sama koskee myös monia julkishallinnon organisaatioita. Keskittymien ulkopuolella toimiville yrityksille on tärkeää omata hyvät henkilöliikenneyhteydet yrityspalveluja tarjoaviin keskuksiin. Hyvät henkilöliikenneyhteydet keskuksiin ovat jopa toiminnan elinehto. Suhteelliset matkakustannukset ovat aikojen kuluessa laskeneet ja kriittinen tekijä erityisesti elinkeinoelämän henkilöliikenneyhteyksien kannalta onkin ennen muuta aika: ehtiikö paikkakunnalta toiselle aamuneuvotteluun, onko liikematkat mahdollista tehdä päivän aikana tai virka-ajan puitteissa? Julkisen kaukoliikenteen yhteyksien osalta lentoliikenteellä on erityinen merkitys pääkaupunkiseudun ulkopuolisille keskuksille. (LVM 39/2007).

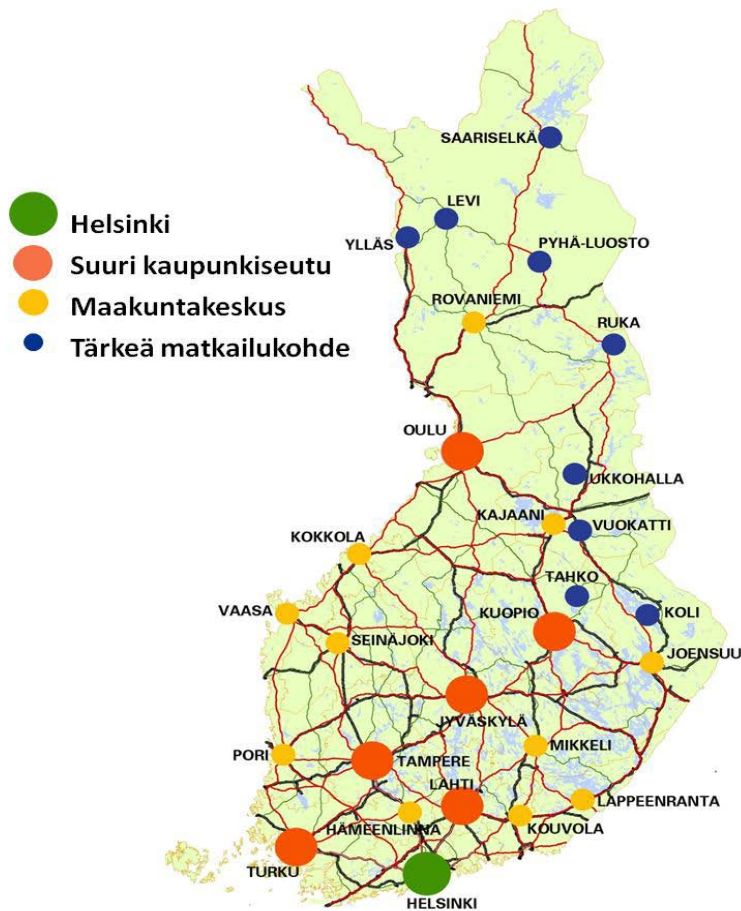
5 Palvelutason määrittely

5.1 Alueet ja liikenneverkko

Aiemmassa kaukoliikenteen selvityksessä aluetarkastelu jaettiin kolmeen ryhmään (suuret kaupunkiseudut, maakuntakeskukset sekä aluekeskusohjelman mukaiset muut aluekeskukset). Tässä työssä päädyttiin tarkistamaan keskusluokitus viimeisten valtakunnallisten määritysten mukaisesti.

Valtioneuvoston kaupunkipoliittisen periaatepäätöksen 2009 – 2011 mukaisesti suuriksi kaupunkiseuduiksi katsotaan sellaiset kaupunkiseudut, joilla keskuskaupungin väkiluku ylittää 100 000 ja myös sellaiset monipuoliset yliopistokaupunkiseudut, joilla on huomattava säteilyvaikutus maakuntaa laajemmalle alueelle. Tavoitteena on se, että Etelä- ja Länsi-Suomessa em. kriteerit täyttävien suurten kaupunkiseutujen (metropolialueen lisäksi Tampere, Turku ja Lahti) lisäksi myös Pohjois-, Itä- ja Keski-Suomessa olisi kansainvälisessä kilpailussa menestyvä keskusseutu (Oulu, Kuopio ja Jyväskylä). Nämä kaupunkiseudut ovat omasta aloitteestaan yhdessä metropolialueen kanssa käynnistäneet suurten kaupunkiseutujen verkostoa.

Suurten kaupunkiseutujen lisäksi muut maakuntakeskukset muodostavat keskusten verkon, joiden välisiä yhteyksiä tarkastellaan, kun kaukoliikenteen palvelutasoa määritellään. Kaukoliikenteen matkustuksen erityistarpeita tarkastellaan elinkeinoelämän varsinkin matkailun näkökulmasta. Työhön on valittu rekisteröityjä yöpymisiä koskevien tilastojen mukaan 10 suurinta matkailukohdetta Etelä-Suomen ulkopuolelta, jotka on esitetty sinisellä ympyrällä kuvassa 13. Kuvassa on esitetty myös muut tässä työssä tarkasteltavat keskukset, suuret kaupungit oranssilla ja muut maakuntakeskukset keltaisella. Rovaniemi on sekä maakunta- että matkailukeskus. Kuvassa esitettyjen kaupunki- ja matkailukeskusten lisäksi kaukoliikenteen peruspalvelutasotarkasteluun on sisällytetty työ- ja elinkeinoministeriön aluetyypittelyn mukaan maakuntavetureiksi tai erikoistuneiksi teollistuneiksi seuduiksi luokiteltujen kaupunkiseutujen (liite 2) liikennepalvelut.



Kuva 13. Palvelutasomäärittelyssä käytetty keskusluokitus.

Edellä esitetyn keskusluokituksen pohjalta tarkasteluun otetuista maakuntakeskusten välisistä yhteyksistä valtakunnallisen kaukoliikenteen palvelutason ulkopuolelle rajautuvat seuraavat yhteysvälit:

- Hämeenlinna- Lahti (etäisyys 73 km)
- Hämeenlinna-Tampere (75 km)
- Lahti-Kouvola (etäisyys 62 km)
- Kouvola-Kotka (etäisyys 57 km)
- Kouvola-Lappeenranta (etäisyys 87 km)
- Vaasa-Seinäjoki (etäisyys 78 km)

Palvelutason määrittely näillä yhteyksillä edellyttää toimivaltaisten viranomaisten välistä kiinteää yhteistyötä, varsinkin kun palvelutason määrittelyvastuu on ainoastaan Kotka-Kouvola ja Kouvola-Lappeenranta sekä Vaasa-Seinäjoki yhteysväleillä saman toimivaltaisen viranomaisen toimivalta-alueella (Kaakkois-Suomen ja Etelä-Pohjanmaan ELYt). Näilläkin yhteysväleillä yhteistyötä tarvitaan, koska osa liikennepalveluista hoidetaan liikenne- ja viestintäministeriön rahoittamalla junaliikenteellä.

Kaukoliikenteen palvelutasomäärittelyyn ei myöskään sisällytetä suurten kaupunkiseutujen laajaa työssäkäyntialuetta työmatkojen osalta, vaikka niiden pituus ylittäisikin TEM:in työhönottoalueen rajauksen 80 km. Näiden matkojen palvelutasomäärittely katsotaan kuuluvaksi kiinteästi seudullisten tai paikallisten toimivaltaisten viranomaisten vastuulle.

Kaukoliikenteen palveluiden tarjontaan tulevaisuudessa vaikuttaa liikenneverkon kehittäminen. Tässä selvityksessä ei oteta liikenneverkon investointeihin kantaa, mutta tunnistetaan olemassa olevat strategiset päätökset ja suunnitelmat. Kuvassa 14 on esitetty nykyinen valtakunnallisen liikennejärjestelmän keskeinen yhteysverkko.



Kuva 14. Valtakunnallinen liikennejärjestelmä vuonna 2011. (Lähde: Liikennevirasto 2011)

5.2 Palvelutasokriteerit ja palvelutasotekijät

Peruspalvelutason palvelutasokriteerit on määritetty matkatyypeittäin ja ne koskevat yhteyksien saapumis- ja lähtöaikoja, matka-aikaa ja vaihtojen sujuvuutta. Matkaryhmittäiset tavoitteet ovat seuraavat:

Työasiamatkat

- Yhteys, joka saapuu määräpaikkaan noin kello 8-9. Paluuvuoron takaisin tulee lähteä iltapäivällä noin klo 15–17.
- Suora yhteys tai järjestetty matkaketju.
- Helsinkiin/Helsingistä tehtävissä matkoissa matka-aika yhteen suuntaan saa olla enintään 3 h (suuret kaupungit ja maakuntakeskukset) tai 4 h (muut keskukset).

Päivittäiset työ- ja opiskelumatkat

- Vähintään yhteys, joka saapuu määräpaikkaan ennen kello 8-9. Paluuvuoron takaisin tulee lähteä iltapäivällä noin klo 16.
- Matka-aika on kilpailukykyinen henkilöauton matka-ajan kanssa.
- Suora yhteys keskusten välillä.
- Ympärivuotiset yhteydet.

Liityntämatkat kansainväliseen liikenneverkkoon

- Sellaiset liityntäyhteydet lentoyhteyksille, että on mahdollista tehdä matka yhden vuorokauden aikana tärkeimpiin Euroopan kohteisiin mikäli kansainväliset lennot sen mahdollistavat.

Vierailumatkat

- Viikonloppuisin perjantaisin ja sunnuntaisin iltapäivällä/illalla kello 16 jälkeen lähtevät yhteydet.

Matka-aikatarkastelut on tehty maakuntakeskusten ja Helsingin välillä (taulukko 5) sekä suurten kaupunkien välillä (taulukko 6). Taulukoissa on esitetty lentojen osalta vain lentoaika, johon on lisättävä 30–60 minuuttia turvatarkastusten ym. vaatimaa varoaikaa. Lentomatkojen kokonaismatka-aikaa lisäävät liityntämatkat kaupunkien keskustoihin, kun taas junat ja bussit pysähtyvät keskustoissa. Taulukkoon ei ole merkitty yhteyksiä, jotka eivät toteudu saman vuorokauden aikana tehtävillä edestakaisilla matkoilla tai kaupunkien välisiä lentoyhteyksiä, joilla ei ole suoraa lentoyhteyttä.

Tarkastelusta havaitaan, että maakuntakeskusten yhteydet Helsinkiin ovat nopeimmalla kulkutavalla kaikilla yhteyksillä alle 3 tunnin mittaisia. Suurten kaupunkikeskusten välillä matka-ajat ovat pidempiä ja ylittävät 3 tuntia Turun ja Kuopion sekä Oulun ja Jyväskylän välillä. Taulukoista havaitaan myös, että joukkoliikenne on varsin kilpailukykyinen henkilöauton matka-aikoihin nähden. Vuonna 2015 valmistuva Kehärata parantaa Hämeenlinnan ja Lahden saavutettavuutta muista maakuntakeskuksista, kun jatkoyhteys lentoaseman ja Tikkurilan välillä hoidetaan Kehäradan junilla 10 minuutin vuorovälillä ja nykyistä bussiyhteyttä nopeammalla matka-ajalla.

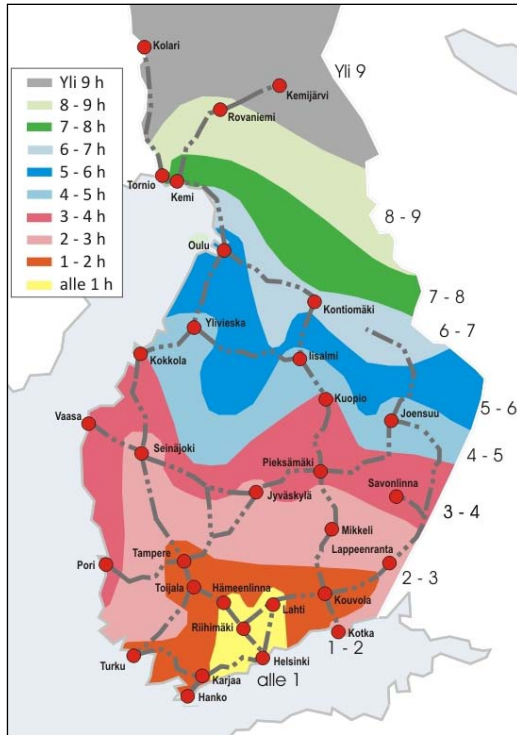
Taulukko 5. Maakuntakeskusten ja Helsingin välisten matkojen matka-aikavertailu eri kulkutavoilla. (Lähteet: VR, Matkahuolto, Liikennevirasto, Finnair/Finncom)

Maakuntakeskus	Matka-aika(tuntia:min)			Henkilöauto
	Lento	Juna	Bussi	
Jyväskylä - Hki	0:45	3:12	4:32	3:36
Tampere – Hki	0:35	1:57	2:30	2:20
Oulu – Hki	1:00	5:55		8:05
Kuopio - Hki	0:57	4:25	6:50	5:05
Lahti – Hki		0:58	1:38	1:23
Turku – Hki	0:35	1:57	2:12	2:12
Lappeenranta - Hki		2:25	4:21	2:56
Seinäjoke - Hki	0:55	2:57	6:36	4:45
Mikkeli - Hki		2:47	3:18	3:02
Kajaani - Hki	1:07	6:15	9:30	7:20
Hämeenlinna – Hki		1:14	1:22	1:20
Kokkola - Hki	0:57	4:32	8:45	6:26
Kouvola-Hki		1:28	2:25	1:40
Kotka – Hki		2:17	2:27	1:46
Rovaniemi - Hki	1:15			10:52
Vaasa - Hki	0:45	4:22	7:30	5:35
Joensuu - Hki	0:50	4:46	9:10	5:49
Pori - Hki	0:45	3:22	5:15	3:09

Taulukko 6. Suurten kaupunkien väliset matka-ajat liikennemuodoittain. (Lähteet: VR, Matkahuolto, Liikennevirasto, Finnair/Finncom)

Yhteysväli	Matka-aika(tuntia:min)			
	Lento	Juna	Bussi	Henkilöauto
Tampere - Turku		1:41	2:49	2:05
Tampere - Oulu	2:15	8:21	8:44	6:20
Tampere - Lahti		1:47	2:35	1:40
Tampere - Jyväskylä		1:28	2:41	1:59
Tampere – Kuopio	2:10	2:17	5:34	3:54
Turku - Oulu	2:10	7:28	11:49	8:16
Turku - Lahti	2:00	4:55	4:04	2:50
Turku - Jyväskylä		3:34	5:22	4:03
Turku – Kuopio	4:20	8:40	7:34	5:59
Oulu - Lahti*	2:20	8:38	9:30	6:44
Oulu - Jyväskylä	4:30	7:03	5:41	4:30
Oulu – Kuopio	2:50	6:06	5:15	3:47
Lahti - Jyväskylä		4:07	3:26	2:13
Lahti –Kuopio*	2:20	4:29	5:35	3:44
Jyväskylä - Kuopio		1:47	2:56	1:55
* lento-juna				

Kuvassa 15 on esitetty junaliikenteen matka-aikavyöhykkeet kaukoliikenteessä Helsingistä. Kuvasta havaitaan, että Jyväskylä ja Seinäjoki ovat alle 3 tunnin etäisyydellä Helsingistä, 4 tunnin vyöhykerajan sisäpuolelle jäävät Pori, Vaasa, Kokkola, Pieksämäki, Kuopio ja Savonlinna.



Kuva 15. Kaukoliikenteen matka-aikavyöhykkeet junaliikenteessä Helsingistä. (Lähde: Lahden moottoritien ja oikoradan jälkeen-vaiheen vaikutusselvitys, luonnos 6.4.11, Liidea Oy)

5.3 Peruspalvelutaso

Kaukoliikenteen peruspalvelutasolla tarkoitetaan sellaisia valtakunnallista merkitystä omaavia julkisen liikenteen yhteyksiä, jotka toteuttavat kansalaisten välttämättömät liikkumistarpeet ja työasiamatkat tärkeimpien, erikseen määritettyjen keskusten välillä. Välttämättömiksi liikkumistarpeiksi on katsottu päivittäiset työ- ja opiskelumatkat, yhteydet kansainväliseen liikenneverkkoon sekä viikonlopon vierailumatkat, jotka palvelevat esimerkiksi opiskelijoiden tarpeita.

Peruspalvelutaso käsitetään palvelutasona, joka vähintään tulee toteuttaa. Jos peruspalvelutaso ei synny markkinaehtoisesti, sen toteutumisesta vastaa valtio. Peruspalvelutaso voi myös ylittyä, eli määriteltyä peruspalvelutasoa ei tule käsittää esimerkiksi reittiliikenteen lupien myöntämistä rajoittavana. Peruspalvelutaso toteutetaan vähintään yhdellä liikennemuodolla.

Peruspalvelutason määrittelyn lähtökohta on alueellinen tasapuolisuus. Eri puolilta maata on päästävä pääkaupunkiseudulle ja pääkaupunkiseudulta eri puolille maata. Poikittaisyhteyksien palvelutason määrittelyssä on kuitenkin suuret kaupungit (Tampere, Turku, Oulu, Lahti, Jyväskylä, Kuopio) priorisoitu. On ajateltu, että suurten kaupunkien väliset kaukoliikenteen yhteydet muodostavat valtakunnallisen runkoliikenneverkon, johon on mahdollista liittyä muilta alueilta liikenteen solmukohdissa. Näiden matkaketjujen toimivuus on huolehdittava yhteistyössä kaukoliikenteen palvelutason ja

muiden toimivaltaisten viranomaisten määrittelemän alueellisen palvelutason yhteydessä.

Peruspalvelutason määrittelyssä ajatuksena on ollut, että peruspalvelutason mukaiset kaukoliikenteen yhteydet voitaisiin priorisoida kaukoliikenteen hankinnoissa. Tämän takia kaukoliikenteen peruspalvelutaso päädyttiin määrittelemään alueellisesti kattavaksi, mutta tarjonnaltaan varsin suppeaksi.

Taulukko 7. Peruspalvelutasoon määritellyt matkaryhmät.

Matkaryhmä	Peruspalvelutaso
Työasiamatkat maakuntakeskuksista pääkaupunkiseudulle ja pääkaupunkiseudulta maakuntakeskuksiin	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteys, joka saapuu määräpaikkaan noin klo 8-9 ja palaa noin klo 15–17. • Suora yhteys tai järjestetty matkaketju • Matka-aika enintään 3 tuntia
Työasiamatkat suurten kaupunkiseutujen välillä (Tampere, Turku, Oulu, Lahti, Jyväskylä, Kuopio)	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteys, joka saapuu määräpaikkaan noin klo 8-9 ja palaa noin klo 15–17.
Työasiamatkat naapurimaakuntien maakuntakeskusten välillä	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteys, joka saapuu määräpaikkaan noin klo 8-9 ja palaa noin klo 15–17.
Työasiamatkat maakunta-veturiseuduilta sekä erikoistuneilta teollisilta seuduilta Helsinkiin.	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteys, joka saapuu määräpaikkaan noin klo 8-9 ja palaa noin klo 15–17. • Matka-aika enintään 4 tuntia
Päivittäiset työ- ja opiskelumatkat yhteysväleillä, joilla on yli 500 pendelöijää.	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteys, joka saapuu määräpaikkaan klo 8-9 ja palaa noin klo 16, ympäri vuoden, suora yhteys
Viikonlopun vierailumatkat Helsingin ja maakunta-keskusten välillä sekä suurten kaupunkien välillä	<ul style="list-style-type: none"> • Iltapäiväyhteydet perjantaisin ja sunnuntaisin • Opiskelijoiden viikonloppumatkat kotiseudulle
Viikonlopun vierailumatkat naapurimaakuntien maakuntakeskusten välillä	<ul style="list-style-type: none"> • Iltapäiväyhteydet perjantaisin ja sunnuntaisin
Liityntämatkat kansainvälisille lentoyhteyksille suurilta kaupunkiseuduilta Helsinki-Vantaan lentoasemalle tai muulle kansainvälisen reittiliikenteen kentälle	<ul style="list-style-type: none"> • Matkat tärkeimpiin Euroopan kohteisiin yhden vuorokauden aikana
Liitynnät Venäjän junayhteyksiin Kymenlaakson ja Etelä-Karjalan maakunnista	<ul style="list-style-type: none"> • Matkat Pietariin yhden vuorokauden aikana

Lisäksi peruspalvelutasoon kuuluvaksi voidaan tapauskohtaisesti määritellä muita yhteysvälejä tarpeen mukaan. Tällaisia ovat esimerkiksi pitkät yhteysvälit, joilla Kela korvaa runsaasti matkoja julkisen liikenteen yhteyden puuttumisen vuoksi.

Liikenteellisten solmukohtien alueellinen saavutettavuus ja kaukoliikenteen matkaketjujen toimivuus on rajattu kaukoliikenteen määrittelyn ulkopuolelle. Reittilentojen sekä peruspalvelutason toteuttavien juna- ja bussivuorojen liityntä- ja jatkoyhteyksien palvelutason määrittely ja liikenteen järjestäminen on muiden

toimivaltaisten viranomaisten vastuulla. Näissä liityntäyhteyksissä tulee ottaa huomioon myös kutsujoukkoliikenteen, taksiliikenteen ja henkilöautojen liityntäpysäköinnin tarjoamat mahdollisuudet. Matkaketjujen toimivuuteen liittyviä palvelutasotekijöitä on kuvattu kohdassa 5.5 Palvelutason laatutekijät.

5.4 Erityispalvelutaso

Erityispalvelutaso on alueiden ja valtion yhdessä määrittelemä, elinkeinoelämän tarpeista lähtevä, alueiden erityispiirteet huomioon ottava tavoitteellinen palvelutaso. Erityispalvelutaso pureutuu alueellisten erityishaasteiden ratkaisemiseen. Palvelutason määrittelyn lähtökohtana on, että kaukoliikenteen yhteyksien puuttuminen ei saa hidastaa alueiden kehittymistä tai heikentää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Käsittelyyn otetaan alueelliset erityiskysymykset kuten esimerkiksi matkailu.

Erityispalvelutason toteuttamisen lähtökohdan muodostavat alueiden tarpeet ja halu osallistua yhteyksien rahoitukseen siltä osin, kun yhteydet eivät toteudu markkinaehtoisesti. Yhteyksiä voidaan toteuttaa alueiden tarpeiden mukaan, jos kaupunkiseudut ja alueiden elinkeinoelämä osallistuvat rahoitukseen. Erityispalvelutason toteuttamisesta päätetään tapauskohtaisesti yhdessä alueviranomaisten ja liikenne- ja viestintäministeriön kanssa.

Lähtökohtana on, että peruspalvelutaso toteutuu yhdellä liikennemuodolla, erityispalvelutaso voi tarkoittaa myös valinnan mahdollisuuksia eri liikennemuotojen välillä. Peruspalvelutasoa parempaa palvelua voidaan toteuttaa esimerkiksi matka-ajan lyhentämisen vuoksi.

Erityispalvelutasoon voi alueiden tarpeitten mukaan kuulua:

- Yhteydet alueellisesti merkittävälle työpaikoille, joiden työssäkäyntialue on laaja työtehtävien erityisvaatimusten tai työpaikan sijainnin takia.
 - Ympärivuotinen yhteys, joka saapuu määräpaikkaan ja palaa takaisin työpaikan työaikojen mukaisesti suora yhteys liikenteen solmupisteestä tai keskuksesta
- Liityntämatkat kansainvälisille lentoyhteyksille maakuntakeskuksista Helsinki-Vantaan lentoasemalle tai muulle kansainvälisen reittiliikenteen kentälle.
 - Enintään yksi yöpyminen
- Matkailun (matkailukeskukset, matkustajasatamat) tarvitsemat julkisen liikenteen yhteydet
- Muu alueen saavutettavuutta tai kehittämistä tukeva lisätarjonta
- Muut asiointimatkat, esim. valtakunnallisen palveluverkon muutoksista johtuvat matkustustarpeet

5.5 Laatutekijät

Kulikutavan valinnassa palvelun laatutekijöillä on suuri vaikutus itse tarjonnan ohella. Sidosryhmäkyselyn tulosten perusteella tärkeimmät palvelun laatutekijät ovat luotettavuus, toimivat matkaketjut ja matka-aika. Matkustajien näkökulmasta näiden lisäksi vaatimukset asettuvat korkealle myös aikatauluinformaation selkeyden ja saatavuuden sekä lippujärjestelmän helppouden osalta. Matkaketjujen esteettömyys ja opastus ovat useille käyttäjärhyhmille tärkeitä nimenomaan kaukoliikenteessä, koska matkat ovat useimmiten satunnaisia ja liikutaan matkatavaroiden kanssa. Sosiaali- ja terveysministeriön vammaispoliittinen ohjelma esittää, että liikennepalvelujen käytettävyys kaikille edellyttää liikennevälineiden ja niiden käyttöön liittyvien ympäristöjen esteettömyyden ja saavutettavuuden vahvistamisen lisäksi myös avunsaannin varmistamista. (STM 2010).

Laatutekijät ovat markkinaehtoisessa liikenteessä yksi tärkeä kilpailutekijä. Matkustajapalvelun laatu määrittyy kaukoliikenteessä pääosin operaattoreiden liiketoiminnan ehdoilla. Niissä palveluissa, jotka toteutetaan julkisen rahoituksen turvin, laatutekijät on syytä nostaa merkittävään asemaan palvelujen hankinnassa ja kilpailuttamisessa. Ensisijalla on liikennöinnin täsmällisyyteen ja häiriötiedottamiseen kohdistuvat vaatimukset sekä kaikkien käyttäjäryhmien tarpeet huomioon ottava esteettömyys.

Joukkoliikennelaki sisältää liikennepalveluja koskevan laatulupausvelvoitteen kaikille linja-autoliikennettä harjoittaville yrittäjille. Liikenneluvan haltijan on vuoden 2011 loppuun mennessä määriteltävä tarjoamiensa liikennepalvelujen laatu ja julkaistava laatulupauksensa Internet-sivuillaan. Liikennepalveluja koskevassa laatulupauksessa tulee määritellä lain mukaan:

- 1) tarjottavat liikennepalvelut;
- 2) palveluista sekä niiden muutoksista ja peruutuksista tiedottaminen;
- 3) käytössä olevat liput ja niiden hinnat;
- 4) informaatio- ja lippujärjestelmiin kuuluminen;
- 5) käytössä olevat ajoneuvot, niiden mahdollinen matalalattiaisuus ja varusteet, jotka helpottavat matkustajan autoon pääsyä;
- 6) asiakastytyvyyden mittaaminen;
- 7) valitusten käsittely, hinnan palautus, sopimuksen purku ja vahingonkorvaukset;
- 8) vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien käytettävissä olevat palvelut, heidän avustamisensa, siitä tiedottaminen sekä muu eri väestöryhmien tarpeiden huomioon ottaminen. (Finlex, joukkoliikennelaki 13.11.2009/869).

Juna- ja lentoliikenteessä avunsaanti on järjestetty ainakin osassa liikennettä voimassa olevien EY-asetusten mukaisesti. VR ilmoittaa internet-sivuillaan ne asemat, joilla on saatavissa avustuspalveluja. Avustuspalvelu tulee varata 2 vuorokautta ennen matkaa. Rautatiekuljetuslain ja rautatievastuuasetuksen perusteella VR:ltä on mahdollista hakea korvausta, jos kaukojunamatka viivästyy yli tunnin, jos viivästyksestä aiheutuu ylimääräisiä kuluja tai matkatavaralle aiheutuu vahinkoa junamatkan aikana. (www.vr.fi/24.5.2011).

Lentoliikenteessä ainakin Finnair tarjoaa erikoispalveluita, jotka takaavat lapsiperheiden, yksin matkustavien lasten ja pyörätuolin kanssa matkaavien asiakkaiden viihtyisän ja turvallisen matkan. Erikoispalveluihin kuuluvat muun muassa lasten saattopalvelu ja pyörätuolien maksuton kuljetus lennoilla (www.finnair.fi/24.5.2011). Lentoyhtiöt ilmoittavat nettisivuillaan mm. miten peruuntuneiden lentojen matkaliput tai kadonnut matkatavara korvataan.

Matkustajainformaation osalta valtiolla on tärkeä rooli, jotta tavoiteltava palvelutaso informaation saannin helpoudessa toteutuu. Liikenne- ja viestintäministeriön Joukkoliikenteen kehittämisohjelmassa 2009–2014 yksi kärkitoimenpiteistä (LVM 2009) on matkustajan tietopalvelu, jonka toteuttaminen on kirjattu Liikenneviraston Toiminta- ja taloussuunnitelmaan vuosille 2012–2015. Tarkoitus on toteuttaa julkisen liikenteen eri toimijoiden informaatiopalveluita yhdistävä järjestelmä, joka sisältää reitityspalvelut. Yksityiset palveluntarjoajat voivat rakentaa tämän järjestelmän päälle käyttöösi ja tarjota matkustajainformaatiota omien mobiili- ja verkkopalveluiden kautta. Käytössä oleva matka.fi- palvelu on hyvä esimerkki juna- ja linja-autoliikenteen yhdistetystä infopalvelusta. Se ei kuitenkaan ole paikallisen liikenteen osalta täysin kattava, mikä heikentää tiedonsaantia kaikkien matkaketjujen osalta. Palvelu ei myöskään tarjoa hintatietoa, joka matkustajan tiedontarpeen kannalta olisi välttämätöntä. (Liikennevirasto 2011).

Toinen kaukoliikenteen palvelutasoa parantava kehittämistoimenpide, joka vaatii valtion panostusta, on yhteensopivat matkakortit. Myös tämä sisältyi ministeriön joukkoliikenteen kehittämisohjelmaan ja on otettu Liikenneviraston toteuttamisvastuulle. Kaukoliikenteen satunnaisille matkoille soveltuva lipputyyppejä olisi esimerkiksi ministeriön joukkoliikenteen kehittämisohjelmassa esitetty eLippu, joka mahdollistaisi yhdellä ostotapahtumalla tehtävän lipunhankinnan koko matkaketjulle. (LVM 2009).

Ainakin niissä liikennepalveluissa, joiden rahoitukseen valtio ja alueet osallistuvat, tulee erityistä huomiota kiinnittää kaluston ympäristöystävällisyyteen ja esteettömyyteen.

Taulukkoon 8 on tiivistetty laatutekijät ja niille määritellyt tavoitteet.

Taulukko 8. Kaukoliikenteen palvelutason laatutekijät.

Palvelutasotekijä	Tavoite
Luotettavuus ja täsmällisyys	<ul style="list-style-type: none"> Liikennepalvelut hoidetaan aikataulun mukaisesti, pienet poikkeamat sallittuja. Häiriöistä tiedotetaan matkustajille välittömästi ja kerrotaan vaihtoehtoiset reitit ja aikataulut. Liikennemuotokohtaisesti määritellään tavoitetaso, sanktio ja bonukset PSA-liikenteessä.
Vaihtojen sujuvuus	<ul style="list-style-type: none"> Aikataulujen yhteensovittaminen kaukoliikenteen peruspalvelutason matkaketjuilla Turvalliset, miellyttävät ja säältä suojatut vaihto-olosuhteet
Matkaketjujen hallittavuus, järjestelmän selkeys	<ul style="list-style-type: none"> Liikennepalveluiden kokonaisuus perustana liikenteen järjestämisessä, tiedotuksessa, markkinoinnissa ja lipunmyynnissä
Aikatauluinformaation selkeys ja saatavuus	<ul style="list-style-type: none"> Kaikki aikatauluinformaatio saatavissa samasta valtakunnallisesta nettipalvelusta
Informaatio kaluston esteettömyydestä ja saattopalveluista	<ul style="list-style-type: none"> Informaatiota tarjotaan erityisryhmien tarpeisiin liikuntaesteisille sopivasta kalustosta ja vuoroista, vaihto-olosuhteista sekä saattopalveluista. Aikatauluinfo ja opastus toteutettava erityisryhmien tarpeet huomioon ottaen.
Katkeamaton opastus matkaketjuilla (asemat, vaunut ja liityntäyhteydet)	<ul style="list-style-type: none"> Selkeä ja katkeamaton opastus ja reititys asemilla ja liikenteen solmukohtissa liityntä- ja runkoyhteyksien välillä. Opastus oheispalveluihin.
Lippujen yhteiskäyttöisyys ja oston helppous	<ul style="list-style-type: none"> Matkalippu oltava lunastettavissa yhdellä ostotapahtumalla koko matkaketjulle (työasiointi-, vierailu- ja asiointimatkat). Säännöllisille työ- ja opiskelumatkoille oltava tarjolla yhteiskäyttöinen lippu koko matkaketjulla ja eri liikennemuodoilla (vähintäänkin julkisesti tuetuilla vuoroilla).

5.6 Yhteenveto ja muutokset aiempaan palvelutason määrittelyyn nähden

Edellä on tarkasteltu kaukoliikenteen perus- ja erityispalvelutason määrittelykriteerejä. Osassa kaukoliikennepalveluja jo peruspalvelutaso tai erityispalvelutaso on käytännössä tavoitteellinen, mutta osassa maata tarvitaan tavoitteellisempi palvelutaso, jolla osoitetaan tarve säilyttää nykyinen perus- tai erityispalvelutasoa parempi palvelutaso tai parantaa olemassa olevaa palvelutasoa. Laissa tarkoitetun palvelutasomäärittelyn tulee tukea joukkoliikenteen kehittämistä, erityisesti runsasväkisten kaupunkiseutujen välisessä liikenteessä on potentiaalia joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamiselle myös kaukoliikenteessä.

Kaukoliikenteen poikittaiset yhteydet eivät myöskään tule riittävällä tasolla määrittelyksi perus- ja erityispalvelutason kautta.

Taulukossa 9 on esitetty yhteenveto palvelutasoluokista ja matkaryhmistä.

Taulukko 9. Yhteenveto palvelutason määrittelystä.

Matkaryhmä	Peruspalvelutaso	Erityispalvelutaso
Työasiamatkat maakuntakeskusten ja pääkaupunkiseudun välillä	Maakuntakeskuksista pääkaupunkiseudulle, pääkaupunkiseudulta maakuntakeskuksiin,	
Työasiamatkat alemman tason keskuksista pääkaupunkiseudulle	TEM:n aluetyypittelyssä maakuntavetureiksi ja erikoistuneiksi teollistuneiksi seuduiksi tyypitellyiltä kaupunkiseuduilta pääkaupunkiseudulle	
Muut työasiamatkat	Suurten kaupunkiseutujen välillä (Tampere, Turku, Oulu, Lahti, Jyväskylä, Kuopio) Naapurimaakuntien maakuntakeskusten välillä (välimatka yli 100 km)	
Päivittäiset työ- ja opiskelumatkat	Yhteysvälit, joilla yli 500 pendelöijää.	Yhteydet alueellisesti merkittävälle työpaikoille, joiden työssäkäyntialue on laaja työtehtävien erityisvaatimusten tai työpaikan sijainnin vuoksi.
Liityntämatkat kansainväliseen liikenneverkkoon	Suurilta kaupunki-seuduilta Helsinki-Vantaan lentoasemalle (tai muulle kv-liikenteen kentälle) Liitynnät Venäjän junayhteyksiin	Muista maakuntakeskuksista Helsinki-Vantaan lentoasemalle (tai muulle kv-liikenteen kentälle)
Viikonlopun vierailumatkat (esim. opiskelijat)	Helsingin ja maakunta-keskusten välillä, suurten kaupunkien välillä, naapurimaakuntien maakuntakeskusten välillä	
Matkailu		Peruspalvelutason ylittävät matkailun tarvitsemat merkittävät yhteydet (matkailukeskukset, matkustajasatamat)
Muut yhteydet		Alueen saavutettavuutta tai kehittämistä tukeva lisätarjonta. Peruspalvelutason ylittävät asiointimatkat, esim. valtakunnallisen palveluverkon muutoksista johtuvat matkustustarpeet.

Aiempi, vuonna 2007 tehty kaukoliikenteen peruspalvelutasoa koskeva selvitys sisälsi vain peruspalvelutason määrittelyn, eikä erityispalvelutasoa käsitelty erikseen. Tällöin matkailua palvelevat yhteydet maakuntien välillä katsottiin peruspalvelutasoon kuuluvaksi, koska ne nähtiin elintärkeiksi usean alueen kehittymisedellytysten kannalta. Nyt alueiden elinkeinoelämän myös matkailun yhteydet on katsottu erityispalvelutasoksi, jolloin liikennepalveluiden tarve ja taso ratkaistaan tapauskohtaisesti.

Aiemmassa kaukoliikenteen peruspalvelutasoa koskevassa selvityksessä kolmantena tarkasteltavana aluetasona olivat alueiden kehittämislaissa valtioneuvoston erityisohjelmaksi määritellyn silloisen aluekeskusohjelman mukaiset aluekeskukset.

Nyt alemman tason keskuksista peruspalvelutasoon on sisällytetty työ- ja elinkeinoministeriön viimeisimmän alueiden tyypittelyn mukaiset maakuntaveturi-kaupunkiseudut sekä erikoistuneet teollistuneet seudut (liite 2). Peruspalvelutasoksi on määritelty työasiamatkat näiltä seuduilta Helsinkiin. Tarkastelutavan muutos tarkoittaa sitä, että maakuntakeskuksia alemman tasoisista keskuksista mukana uudessa määrittelyssä ovat Rauma, Kemi-Tornio, Raahe, Salo Valkeakoski, Pietarsaari ja Varkaus. Työasiamatkat näistä keskuksista pääkaupunkiseudulle katsottiin peruspalvelutasoon kuuluviksi.

Edellinen kaukoliikenteen peruspalvelutaso ei koskenut vierailumatkoja. Nyt viikonlopun vierailumatkat maakuntakeskusten ja Helsingin välillä, suurten kaupunkien välillä sekä naapurimaakuntien maakuntakeskusten välillä on katsottu peruspalvelutasoon kuuluviksi.

Edellisessä selvityksessä ei tarkasteltu kansainvälisten yhteyksien osalta muita kuin lentoyhteyksiä Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Nyt kansainvälisiä lentoja on tullut lisää myös maakuntien lentokentille ja Pietariin on aloittanut nopea junayhteys. Näistä syistä peruspalvelutasoon voidaan katsoa kuuluvaksi liityntäyhteydet myös muille kansainvälistä lentoliikennettä tarjoaville lentoasemille sekä Venäjän junaliikenteeseen.

Uutena matkustustarpeena on erityispalvelutasoon sisällytetty muut asiointimatkat, joita ovat esimerkiksi valtakunnallisen palveluverkon muutoksista johtuvat matkustustarpeet.

6 Palvelutason toteutuminen julkisessa liikenteessä

6.1 Peruspalvelutaso

Peruspalvelutaso toteutuu yhteyksien osalta nykyisin lähes täysin. Suurimpana haasteena ovat pitkät matka-ajat tai matkustamisen korkea hinta muualle kuin Helsinkiin suuntautuvassa liikenteessä.

Työasiamatkoja koskevissa joukkoliikennedyteyksissä on puutteita suurten kaupunkien välisessä liikenteessä. Nämä yhteysvälit on kuvattu alla olevassa taulukossa 10.

Taulukko 10. Peruspalvelutason työ- ja opiskelumatkoissa havaitut puutteet.

Matkaryhmä	Peruspalvelutaso	Havaitut puutteet
Työasiamatkat maakuntakeskusten ja pääkaupunkiseudun välillä	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteys, joka saapuu määräpaikkaan noin kello 8-9 • paluuvuoro, joka lähtee iltapäivällä noin klo 15–17. • matka-aika yhteen suuntaan enintään 3 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Ei havaittu puutteita
Työasiamatkat alemman tason keskuksista pääkaupunkiseudulle (Rauma, Salo, Pietarsaari, Varkaus, Raahe, Valkeakoski, Kemi-Tornio*)	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteys, joka saapuu määräpaikkaan noin kello 8-9 • paluuvuoro, joka lähtee iltapäivällä noin klo 15–17. • matka-aika yhteen suuntaan enintään 4 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Rauma-Helsinki; aamuyhteys liian myöhään perillä (aikataulumuutostarve)
Työasiamatkat suurten kaupunkiseutujen välillä (Tampere, Turku, Oulu, Lahti, Jyväskylä, Kuopio)	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteys, joka saapuu määräpaikkaan noin kello 8-10 • paluuvuoro, joka lähtee iltapäivällä noin klo 15–17. • matka-aika yhteen suuntaan enintään 4 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Oulun ja Jyväskylän välisessä liikenteessä aamuyhteys puuttuu molempiin suuntiin, matka-aika on pitkä (yhteystarve) • Oulun ja Kuopion välisessä liikenteessä aamuyhteys puuttuu molempiin suuntiin, matka-aika on pitkä (yhteystarve) • Turun ja Kuopion välisessä liikenteessä aamuyhteys puuttuu molempiin suuntiin tai matka-aika on pitkä • Turun ja Jyväskylän välisessä liikenteessä aamuyhteys Turusta Jyväskylään puuttuu (yhteystarve)
Työasiamatkat naapurimaakuntien maakuntakeskusten välillä	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteys, joka saapuu määräpaikkaan noin kello 8-10 • paluuvuoro, joka lähtee iltapäivällä noin klo 15–17. • matka-aika yhteen suuntaan enintään 4 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Aamuyhteys Seinäjoelta Kokkolaan puuttuu (tarve aikataulumuutokseen) • Aamuyhteys Joensuusta Kajaaniin puuttuu, pitkä matka-aika (yhteystarve) • Jyväskylä-Kokkola aamuyhteys puuttuu (yhteystarve)
Päivittäiset työ- ja opiskelumatkat yhteysväleillä, joissa yli 500 pendelöijää	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteys, joka saapuu määräpaikkaan noin kello 8-9 • paluuvuoro, joka lähtee iltapäivällä noin klo 15-16. • matka-aika kilpailukykyinen henkilöauton kanssa 	<ul style="list-style-type: none"> • Ei havaittu puutteita

Taulukko 11. Peruspalvelutasossa havaitut puutteet kansainvälisissä yhteyksissä ja viikonlopun vierailumatkoilla.

Matkaryhmä	Peruspalvelutaso	Havaitut puutteet
Liityntämatkat kansainväliseen liikenneverkkoon Suurilta kaupunki-seuduilta Helsinki-Vantaan lentoasemalle (tai muulle kv-liikenteen kentälle) Liitynnät Venäjän junayhteyksiin	<ul style="list-style-type: none"> Kansainväliseen lentoliikenteeseen sellaiset liityntäyhteydet, että on mahdollista tehdä matka yhden vuorokauden aikana tärkeimpiin Euroopan kohteisiin, mikäli kansainväliset lennot sen mahdollistavat. Liityntäyhteydet Kaakkois-Suomesta Pietarin nopeisiin juniin 	<ul style="list-style-type: none"> Ei havaittu puutteita lentoliikenteen liitynnöissä, junaliikenteen liitynnöissä alueellisia kehittämistarpeita
Viikonlopun vierailumatkat (esim. opiskelijat) Helsingin ja maakuntakeskusten välillä, suurten kaupunkien välillä, naapurimaakuntien maakuntakeskusten välillä	<ul style="list-style-type: none"> Viikonloppuina perjantaisin ja sunnuntaisin iltapäivällä/illalla kello 16 jälkeen lähteviä yhteyksiä. 	<ul style="list-style-type: none"> Ei havaittu puutteita

Tavoitteiden mukaiset työasiamatkat Helsinkiin ja Helsingistä suuriin kaupunkeihin toteutuvat kaikista tarkastelluista kaupungeista, samoin tavoitteen mukaiset liitynnät kansainväliseen liikenneverkkoon toteutuvat kaikista tarkastelluista kaupungeista.

Työasiamatkoissa pienemmiltä kaupunkiseuduilta Helsinkiin sekä työasiamatkoissa naapurimaakuntien maakuntakeskusten välillä havaittiin seuraavia puutteita suhteessa asetettuihin tavoitteisiin:

- Rauma-Helsinki, jossa matka-aika bussilla 3h 40 min ylittää 3 tunnin rajan, mutta on hyväksyttävissä 4 tunnin matka-ajan rajoissa
- Pietarsaari-Helsinki, matka-aikatavoitteet ylittyvät junalla
- Raahe-Helsinki, airport-taxi Oulun lentoasemalla nykyisin
- Lappeenranta-Joensuu, aikataulut eivät vastaa tavoitteita

Lisäksi Venäjän junien liityntäyhteyksissä on parantamistarpeita erityisesti Vainikkalan asemalle Lappeenrannan-Imatran suunnalta.

Laatutekijöiden osalta parannustarvetta on liikennöinnin luotettavuudessa ja täsmällisyydessä erityisesti junaliikenteessä sekä matkaketjujen sujuvuuteen liittyvissä tekijöissä kuten vaihdot- ja vaihtopaikat, informaatio sekä lippujen yhteiskäyttöisyys.

6.2 Erityispalvelutason toteuttaminen

Peruspalvelutason ylittävä palvelutaso toteutuu markkinaehtoisesti kysynnän ohjaamana. Jos kaukoliikenteen erityispalvelut liittyvät alueiden kehittämiseen siten, että niillä tavoitellaan liiketoiminnan vilkastumista, joka lisää matkustuksen kysyntää, tarvitaan alueiden ja valtion yhteistä rahoitusta kaukoliikenteen järjestämiseksi.

ELY-keskusten hankkimalla linja-autoliikenteellä hoidetaan nykyisin erityispalvelutason yhteyksiä, jotka korvaavat yleisemmin opiskelumatkojen ja asiointimatkojen yhteyspuutteita, mutta myös työmatkoja ohuen matkustajavirran yhteysväleillä. Lisäksi niillä hoidetaan liityntäyhteyksiä kaukoliikenteen peruspalvelutason solmukohtiin.

Erityispalvelutason sisältö määräytyy alueellisten tarpeiden pohjalta, ja siten kaikki mahdolliset yhteysvälit eivät ole tiedossa ilman alueiden perustelua.

Maakuntakeskusten yhteydet Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja edelleen kansainvälisen liikenteen verkkoon toimivat pääosin. Porista ja Lappeenrannasta liityntä varhaisaamun lennoille edellyttää kuitenkin aamuyöllä klo 02-04 välillä lähtevää bussivuoroa.

6.3 Kytkenä muihin palvelutasomäärittelyihin

Kuten luvussa 2 on todettu joukkoliikennelaki velvoittaa toimivaltaisia viranomaisia määrittelemään palvelutason omalla toimivalta-alueellaan vuoden 2011 loppuun mennessä. Kaukoliikenteen palvelutaso kytkeytyy kiinteästi ELY-keskusten ja muiden toimivaltaisten viranomaisten palvelutason määrittelyyn usealla tavalla:

- Matkaketjujen katkeamaton palvelu ja liityntäyhteydet valtakunnan verkkoon
- Toimivaltaisten viranomaisten alueella tehtävät yli 100 kilometrin matkat
- Maakuntakeskusten väliset matkat
- Junaliikenteen yhteydet

Kaukoliikenteen palvelutason määrittelyssä kiinnitetään huomiota valtakunnallisten joukkoliikenteen solmukohtien alueelliseen saavutettavuuteen, mutta niiden määrittely on katsottu parhaaksi tehdä alueellisten palvelutasomäärittelyjen yhteydessä. Siten yhteen kytkennän tarve korostuu alueellisten ja seudullisten liityntäyhteyksien palvelutason määrittelyssä valtakunnan kaukoliikenteen verkkoon.

Kaukoliikenteen erityispalvelutaso ja matkaketjujen liityntäyhteydet on syytä tarkastella osana maakunnallisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia ja alueiden kehittämissuunnitelmissa sekä huomioida ne alueen toimivaltaisten viranomaisten palvelutasomäärittelyssä. Erityispalvelutason määrittely syntyy maakunnan liittojen ja ELY-keskusten yhteistyönä.

Palvelutasomäärittelyjen sovittaminen yhteen on haastavaa, kun määrittelyjä tehdään samanaikaisesti tämän työn kanssa tai niitä on luonnosteltu jo aiemmin. Valtakunnallinen palvelutaso toimii runkona seudullisille ja paikallisille määrittelyille ja palvelee muiden toimivaltaisten viranomaisten määrittelyprosessia jatkossa paremmin. Kaukoliikenteen palvelutasoa ehdotetaan tarkistettavaksi 2-4 vuoden välein, jolloin alueellisten ja valtakunnallisten määrittelyprosessien vuorovaikutusta voidaan edelleen parantaa.

Junaliikenteessä yksinoikeutta koskevat käyttöoikeussopimukset ovat voimassa vuoden 2019 loppuun asti. Sopimuksen mukaisesti VR liikennöi kohdassa 3 osoitetulla rataosilla henkilöliikennettä sen mukaisesti kuin liikenne- ja viestintäministeriö määrittelee palvelutason. Palvelutason määrittely vuosille 2012–2019 tehdään sopimuksen mukaan syyskuun 2011 loppuun mennessä. Siinä valtakunnalliseksi kaukoliikenteeksi katsottujen yhteysvälien palvelutaso ja liikennöintitarpeet määritellään tämän selvityksen palvelutasokriteerien pohjalta. Muiden kuin kaukoliikenteeksi katsottujen yhteysvälien palvelutason määrittely tapahtuu yhteistyössä alueellisten toimivaltaisten viranomaisten kanssa alueellisten tarpeiden pohjalta.

6.4 Vaikutukset julkisen liikenteen rahoitukseen

6.4.1 Nykyinen rahoitustaso

Joukkoliikenteen suoran julkisen rahoituksen kohdentuminen eri liikennetyypeille vuonna 2009 on esitetty taulukossa 12. Valtion osuus kaukoliikenteen julkisesta rahoituksesta on lähes 100 %. Kaukoliikenteen osuus joukkoliikenteen saamasta julkisesta tuesta on pieni, vuonna 2009 osuus oli noin 10 % suorasta rahoituksesta. Tässä työssä on junaliikenteen

rahoitustarkasteluun otettu mukaan julkisen liikenteen suoritetilastoissa kaukoliikenteen rahoitus ja lisäksi muun joukkoliikenteen rautatieliikenteeseen kohdennetusta rahoituksesta Lahti-Helsinki lähiliikenteen ostovuorojen rahoitus (Taulukko 12 ja kuva 16).

Julkisen liikenteen tilastoinnissa ei näy erillisinä linja-autoliikenteen ostoja kaukoliikenteessä. Tässä työssä lähetettiin kysely ELY-keskuksille kaukoliikenteen ostojen suoritteista. Saatujen vastausten perusteella kaukoliikenteen ostot linja-autoliikenteessä ovat nykyliikenteessä vuositasolla noin 4,1 miljoonaa euroa.

Taulukko 12. Suora rahoitus julkiseen liikenteeseen vuonna 2009. (Lähde: LVM 2011)

Liikennetyyppi	Suora rahoitus Milj. euroa				
	Valtio	Osuus	Kunta	Osuus	Yhteensä
Kaukoliikenne	32,4	98 %	0,7	2 %	33,1
Rautatie	31,4	100 %	0,0	0 %	31,4
Linja-auto	0,0		0,0		0,0
Lento	1,0	59 %	0,7	41 %	1,7
Suurten kaupunkien liikenne	5,6	3 %	160,8	97 %	166,4
Rautatie	0,2	1 %	17,3	99 %	17,5
Rautiovaunu ja metro	0,6	5 %	10,5	95 %	11,1
Linja-auto	4,7	3 %	130,4	97 %	135,1
Lautta	0	0 %	2,6	100 %	2,6
Muu kaupunkiliikenne	12,8	23 %	41,9	77 %	54,7
Muu joukkoliikenne	40,3	50 %	40,6	50 %	80,9
Rautatie	10,3	100 %	0,0	0 %	10,3
Linja-auto	28,2	41 %	40,6	59 %	68,8
Taksi	1,8	100 %	0,0	0 %	1,8
Joukkoliikenne yhteensä	91,1	27 %	244,1	73 %	335,2

6.4.2 Sidosryhmäkyselyn ehdotukset liikenteen erityispalvelutason rahoittamisesta

Sidosryhmäkyselyssä kysyttiin myös, minkä tahon tulisi vastaajien mielestä rahoittaa peruspalvelutason ylittävä palvelutaso, mikäli kaukoliikenteen peruspalvelutaso ei vastaajien mielestä ole alueella riittävä. Vastaajista 52 % valitsi rahoitustahoksi valtion ja 24 % vastaajista valitsi alueen/seudun rahoitustahoksi. Viidesosa vastaajista mainitsi elinkeinoelämän yhtenä rahoituslähteenä (Liite 1).

Valtion valintaa rahoitustahoksi perusteltiin mm. kansalaisten ja yritysten yhdenvertaisuudella valtakunnan tasolla ja muiden yksittäisten tahojen riittämättömillä intresseillä ja resursseilla. Valtion rooli on olennainen riittävän ja toimivan liikenneverkoston ja alueellisen joukkoliikenteen peruspalvelutasoisen liikenteen matkaketjujen toimivuuden turvaamiseksi. Lisäksi katsottiin tärkeäksi, että valtakunnassa on yksi neuvotteluosapuoli, joka parhaiten pystyy koordinoimaan esim. aikataulurakennetta.

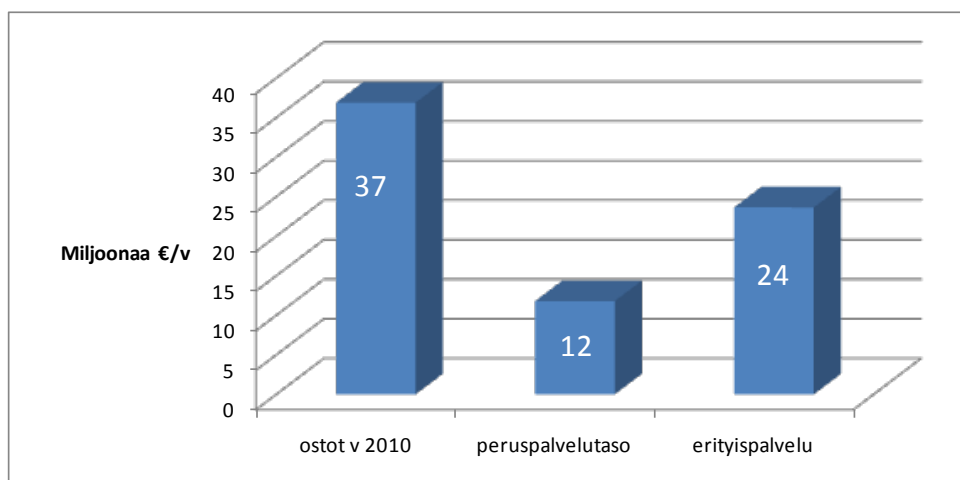
Alueen tai seudun rahoittajatahoksi valinneet katsoivat, että kaukoliikenteen tulee olla ensisijaisesti markkinaehtoista. Kaukoliikenteen palvelutason parantamisen hyöty tulee pääosin seudulle itselleen, jonka vuoksi seudun tulee olla merkittävässä roolissa myös maksajana. Valtion rooli nähtiin tarkoituksenmukaiseksi vain joukkoliikenteen edistämisen näkökulmasta. Rajoittamalla valtion rahoitusvastuuta saataisiin nykyinen

joukkoliikennemääräraha riittämään laajemmalle alueelle ja yhteyksiä luotua sinne, missä seutu itse uskoo olevan kysyntää.

Elinkeinoelämän valintaa perusteltiin tarpeella tiivistää julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä riittävän rahoituspohjan kokoamiseksi. Vastaajat näkivät, että terve liiketoiminta mahdollistaa investoinnit myös kulkuyhteyksien tehostamiseksi. Elinkeinoelämä voisi rahoittaa mm. elinkaarirahoituksella kaukoliikennettä.

6.4.3 Arvio nykyisen julkisen rahoituksen jakautumisesta perus- ja erityispalvelutason rahoittamiseen

Tässä selvityksessä valtakunnalliseksi kaukoliikenteen peruspalvelutasoksi määritellyt yhteystarpeet toteutuvat pääosin markkinaehtoisesti muutamia junien nykyisiä ostovuoroja ja muutamia bussistoilla korjattavissa olevia bussivuoroja lukuun ottamatta. Jos peruspalvelutason tarjoamiseen lasketaan yhteensä 32 ostettua junavuoroa ja muutama edestakainen lentovuoro työssäkäynnin tai suurten kaupunkiseutujen väliseen yhteystarpeeseen, rahoitustarve on noin 12 miljoonaa euroa vuodessa. Erityispalvelutason rahoitus muodostuu alueellisista tarpeista ja rahoitusresursseista. Kuvassa 16 erityispalvelutasoon on arvioitu pieni osa nykyisistä juna- ja bussiliikenteen ostoista sekä nykyiset lentoliikenteen ostot. Erityispalvelutason rahoituksen uudelleen kohdentamistarpeet tai lisätarpeet tulee selvittää yhteistyössä alueiden ja seutujen kanssa samassa yhteydessä, kun arvioidaan alueiden kehittämistavoitteiden vaikutusta kaukoliikenteen palvelutason määrittelyyn.



Kuva 16. Arvio kaukoliikenteen julkisten ostojen jakautumisesta perus- ja erityispalvelun rahoituksessa.

Kuvassa 17 on esitetty arvio siitä, miten nykyinen valtion ostoliikenteen rahoitus jakaantuisi määriteltyihin palvelutasoluokkiin. Palvelutasoluokkien rahoitusarvioon sisältyy myös nykyisten palvelutasopuutteiden korjaamiseen vaadittava rahoitus, joka on laskettu nykyisten ostojen yksikköhintojen perusteella. Lisärahoitus kohdentuu kohdissa 6.1-6.3 esitettyjen palvelutasopuutteiden korjaamiseen.

Kun tarkastellaan nykyisten palvelutasopuutteiden parantamista, huomataan, että osa puutteista kohdistuu perille tulon ajankohtaan tai matka-ajan vähäiseen ylitykseen (taulukko 5, kohdassa 5.2 ja taulukko 10, kohdassa 6.1 sekä liite 3). Esimerkiksi Turusta Jyväskylään saapuva juna on perillä vasta klo 10.40 tai matka-aikatavoitteet ylittyvät 10–30 minuutilla. Tällaiset puutteet on tarkoituksenmukaisempaa pyrkiä korvaamaan aikataulumuutoksilla, jolloin ne eivät välttämättä aiheuta suuria lisäkustannuksia. Oulun ja Jyväskylän sekä Oulun ja Kuopion välisessä liikenteessä aamuvuorot puuttuvat, eikä

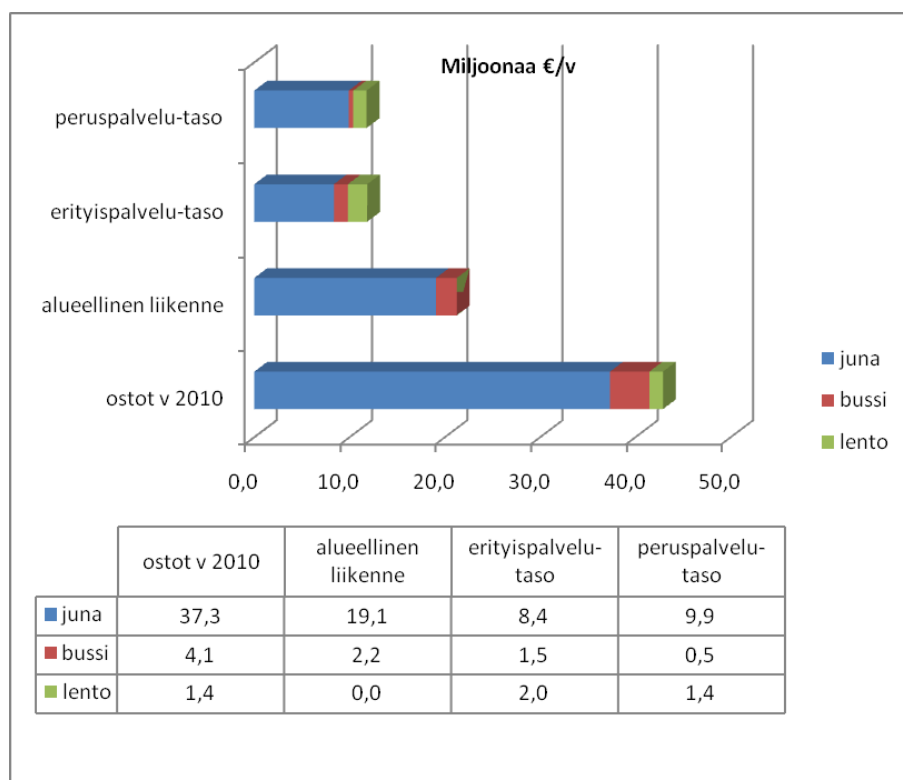
julkisella liikenteellä ole mahdollista tehdä työasiamatkaa aamupäivän kokoukseen. Peruspalvelutason rahoitustarkasteluun on tästä johtuen sisällytetty Oulu-Jyväskylä välille lentoyhteys ja Oulu-Kuopio välille junayhteys.

Kuva 17 osoittaa, että suurin osa junaliikenteen nykyisistä ostovuoroista palvelee myös muita kuin kaukoliikenteen peruspalvelutason tarpeita. Lähes puolet junaliikenteen ostoista on muuta kuin tässä työssä kaukoliikenteeksi määriteltyä liikennettä, joka palvelee alueellisia liikkumistarpeita.

Bussiliikenteessä kaukoliikenteen ostoihin kohdennettu rahoitus liittyy kiinteästi ELY-keskusten palvelutasomäärittelyihin. Tässä on arvioitu, että noin kolmannes nykyisestä noin 4 miljoonan euron vuosittaisesta ostoliikenteestä linja-autoliikenteessä on erityispalvelutasoa toteuttavaa palvelua ja yli puolet alueellista palvelua.

Lentoliikenteen rahoitus arvioidaan tapauskohtaisesti matkailun tai muiden alueen erityistarpeiden perusteella ja kohdentuu erityispalvelutason osalta kuvassa 17 lähinnä Lapin matkailuun liittyvien lentojen liikennöinnin muuttamiseen ympärivuotiseksi.

Laatutekijöiden puutteiden korjaamisen rahoitustarvetta ei ole arvioitu, koska ne eivät suoranaisesti liity valtion joukkoliikenteen rahoitukseen. Täsmällisyyden, informaation, lippujen yhteiskäyttöisyyden ym. parantamistoimia selvittää Liikenneviraston tai liikenne- ja viestintäministeriön yhteistyönä erillisinä projekteina, joissa myös kustannukset tulevat arvioitaviksi.



Kuva 17. Arvio kaukoliikenteen valtion rahoituksen jakaumasta liikennemuodoittain eri palvelutasoluokkiin vuoden 2010 ostoliikenteen pohjalta.

Edellä esitetyt arvioinnit osoittavat, että julkisen liikenteen tilastointi ei vastaa kaukoliikenteen osalta liikenteen todellista palvelualueetta tai matkaryhmää ja junaliikenteen ostojen rahoitus tulee arvioida suurelta osin muilla kuin kaukoliikenteen palvelutasokriteereillä.

Rahoituksen uudelleen arvioinnissa tarkastelunäkökulmina voisivat olla seuraavat kriteerit:

- Kaukoliikenteen rahoituksen näkökulmasta alueellinen junaliikenne tulee erottaa kaukoliikenteen ostoista, koska sen tarve määräytyy alueellisista palvelutasotavoitteista osana alueellista liikennekokonaisuutta. Erityispalvelutason vaatimat liikenteen ostot rahoitetaan yhdessä alueiden ja valtion kesken, mikä edellyttää linjausta siitä, millä rahoitusmetodeilla ja sopimuksilla yhteinen rahoituspäätös saavutetaan.
- Jos tarkastellaan palvelutasomäärittelyn kriteeriä siitä näkökulmasta, että peruspalvelu tarjotaan yhdellä liikennemuodolla mahdollisimman kustannustehokkaasti, rahoitustarve vähenee edellä esitetystä. Arviota rahoitustarpeen alenemisesta ei kuitenkaan ole tämän työn tarkkuustasolla mahdollista tehdä. Päällekkäisen liikenteen arvioinnissa on huomioitava kunkin liikennemuodon kokonaisuus tarkasteltavalla yhteysvälillä siten, että liikenteen tuotanto esimerkiksi kalustokierron kannalta on tarkoituksenmukaista.
- Junaliikenteen ostojen osalta yksi alueellinen näkökulma on, että peruspalvelutason ylittävä palvelu voi muodostua samalla yhteysvälillä liikennöivistä bussi- ja junavuoroista, joiden yhteistarjonnalla voi muodostua jopa henkilöautoliikenteeseen nähden kilpailukykyinen palvelutaso. Tällaisia yhteysvälejä ovat ainakin Kotka-Kouvola, Lahti-Helsinki sekä markkinaehtoisessa liikenteessä Salo-Turku.
- Erityisesti työmatkaliikenteessä palvelutasoa kuitenkin heikentää yhteiskäyttöisen lippujärjestelmän puuttuminen juna- ja bussiliikenteen välillä. Julkisen rahoituksen saamisen ehtona olisi oltava matkustajille tarjottavat yhteiskäyttöiset liput tai matkakortit.

7 Johtopäätökset ja toimenpide-ehdotukset

7.1 Johtopäätökset

Kaukoliikenteen palvelutason määrittelylle on selkeä tarve

Liikenne- ja viestintäministeriön velvollisuus on joukkoliikennelain 4 §:n mukaisesti määritellä valtakunnallinen joukkoliikenteen palvelutaso. Valtakunnallisella liikenteellä tarkoitetaan muuta kuin alueellista, seudullista ja paikallista liikennettä. Suomen alueellinen rakenne ja suurten kaupunkikeskusten ulkopuoliset pitkät etäisyydet asettavat kattavan palvelutason määrittelylle suuren haasteen.

Kaukoliikenteen perus- ja erityispalvelutason määrittelytyö on osoittanut, että kaukoliikenteen palvelutason määrittely on tärkeää. Palvelutason määrittelyä tarvitaan markkinoiden ohjaamisessa ja rahoituksen kohdentamisessa. Palvelutason määrittelyn avulla voidaan varmistaa riittävien kaukoliikenteen palvelujen toteutuminen eri puolilla maata. Tarpeet kaukoliikenteen palveluille muuttuvat mm. palveluverkkojen muutoksista johtuen. Palvelutason määrittelyä tulee sen vuoksi ylläpitää ja toteutumista seurata.

Palvelutason määrittelyä on syytä tarkastella eri näkökulmista

Kaukoliikenteen palvelujen kehittämistä on syytä tarkastella useasta eri näkökulmasta. Näkökulmina (a) *ihmisten välttämättömien liikkumistarpeiden turvaaminen eri puolilla maata*, (b) *alueellisten erityishaasteiden ratkaiseminen* ja (c) *joukkoliikenteen kilpailukyvyyn vahvistaminen*, vaativat erityyppistä lähestymistä palveluiden määrittelyyn.

Tämä selvitys on keskittynyt kaukoliikenteen palvelutason määrittelyyn peruspalvelutasoisena. Määrittelyllä peruspalvelutasolla tarjotaan julkisen liikenteen vähimmäispalvelut eri puolille maata ihmisten välttämättömille pitkille matkoille. Peruspalvelutaso on määritetty alueellisesti kattavaksi, mutta tarjonnaltaan ohueksi. Tavoitteena on, että määritetty palvelutaso voisi toimia rahoituksen priorisointien pohjana. Lisäksi on määritetty erityispalvelutaso, jolla voidaan tarjota kaukoliikenteen palvelut alueellisten erityistarpeiden ja alueiden kehittämisen vaatimuksia vastaavasti.

Molemmissa palvelutasoluokissa lähtökohtana on ollut nykyinen palvelutarjonta ja kysyntä sekä käytettävissä olevat taloudellisten resurssien aiheuttamat reunaehdot niiden palvelujen järjestämiseksi, jotka eivät ole syntyneet markkinaehtoisesti. Määrittely kuvaa siten kaukoliikenteen vähimmäispalvelutasoa koko valtakunnassa ottaen huomioon erityisesti matkailun asettamat erityistarpeet.

Työn loppuseminaarissa nousi voimakkaasti esiin tarve määritellä valtakunnallinen tavoitteellinen palvelutaso, jolla parannetaan alueiden taloudellista ja sosiaalista kehitystä. Vähimmäispalveluita paremmilla palvelutasotavoitteilla osoitettaisiin markkinoille, elinkeinoelämälle sekä matkustajille millaista palvelutasoa tavoitellaan, jotta joukkoliikenteen kilpailukykyä ympäristöystävällisenä kulkutapana voitaisiin edistää. Tavoitteellisen palvelutason määrittely esitetään tehtäväksi tämän selvityksen aineiston pohjalta jatkotyönä.

Kaukoliikenteen ja alueellisen liikenteen välillä ei ole selkeää rajaa

Tässä työssä kaukoliikenteenä päädyttiin käsittelemään valtakunnallisesti merkittäviä yli 100 kilometrin mittaisia, maakuntarajat ylittäviä yhteyksiä. Rajaukseen päädyttiin aiemmissa selvityksissä ja henkilöliikennetutkimuksessa käytettyjen määrittelyjen sekä liikenteen järjestämisvastuun pohjalta. Tarkastelu osoitti, että Suomessa käytetyt hallinnolliset ja alueiden kehitykseen liittyvät aluerajaukset ovat liian tiheitä ja alueet liian pieniä pitkiä matkoja palvelevien liikennekokonaisuuksien näkökulmasta.

Määrittelyssä käytetty 100 kilometrin matkan pituus näyttäytyy alueellisesti hyvin erilaisena. Etelä-Suomessa Helsinki–Lahti (101 km) ja Helsinki–Hämeenlinna (107 km) yhteydet on otettu mukaan kaukoliikenteeseen, vaikka yhteysväleillä on paljon päivittäistä pendelöintiä, joka kytkeytyy kiinteästi alueellisiin palvelutasomäärittelyihin. Lahden ja Helsingin välillä junaliikenteestä osa on pääkaupunkiseudun lähiliikennettä, kun taas muualla Suomessa vastaava taajamajuna- ja kiskobussiliikenne on alueellisiin tarpeisiin vastaavaa liikennettä, mutta kaukoliikenteeksi määriteltyä ostoliikennettä. Toisaalta Lapissa ja Itä-Suomessa suurin osa aluekeskusten välisistä yhteyksistä ylittää 100 kilometrin rajan, vaikka ne palvelevat pääasiassa alueellista ja maakunnan sisäistä liikennettä, jonka palvelutason määrittely kuuluu ELY-keskuksille.

Toinen kaukoliikenteen määrittelyyn liittyvä ominaisuus liittyy kaukoliikenteen matkojen toistuvuuteen. Ne ovat yleensä satunnaisia eikä päivittäiseen liikkumiseen liittyviä. Työ- ja elinkeinoministeriön määrittelyjen mukaan työssäkäyntialueen säde on 80 kilometriä työntekijän asunnosta. Tämän määrittelyn mukaan päivittäin tehtävien matkojen pituudeksi on rajattu 80 kilometriä. Kuitenkin mm. alueellistaminen ja työntekijöiden asuinpaikan valinnat ovat osoittaneet, että työmatkojen pituudet ovat kasvaneet ja varsinkin Turku-Tampere-Lahti-Helsinki akseleilla pendelöinti on runsasta jopa yli 100 kilometrin etäisyydellä. Kaukoliikenteen palvelujen tarjonnalla on osaltaan vaikutusta pitkien työmatkojen määrään.

Määritelty peruspalvelutaso pääosin toteutuu

Peruspalvelutason yhteydet toteutuvat nykyisin pääosin. Suurimpana haasteena ovat pitkät matka-ajat tai matkustamisen korkea hinta muualle kuin Helsinkiin suuntautuvassa liikenteessä, maakuntakeskusten väliset yhteydet sekä yhteydet pienemmistä aluekeskuksista Helsinkiin.

Yhteyksien toteutumisen kannalta oleellinen on matka-aikaa koskeva määrittely. Tässä työssä päädyttiin käyttämään kolmen (3) tunnin matka-aikarajaa peruspalvelutason yhteyksissä maakuntakeskuksen ja pääkaupunkiseudun välillä. Kolmen (3) ja neljän (4) tunnin väliselle junaliikenteen matka-aikavyöhykkeelle sijoittuvat maakuntakeskuksista Pori, Vaasa, Kokkola ja Kuopio. Ruotsissa käytetyn neljän (4) tunnin matka-aikarajan mukaisesti näiden kaupunkien peruspalvelutasoinen liikenne hoidettaisiin junaliikenteellä, kun tässä määrittelyssä ne sijoittuvat lentoyhteyksien varaan. Matka-aikatavoite katsottiin kuitenkin pääkaupunkiin suuntautuvilla matkoilla tarpeelliseksi asettaa kolmeen tuntiin, jotta yhden päivän aikana olisi mahdollista kohtuudella tehdä työasiamatka pääkaupunkiseudulle ja takaisin. Pääkaupunkiseudulla alueen sisäiset matka-ajat jatkoyhteyksillä ovat muuta maata pidempiä.

Kaukoliikenteen nykyinen rahoitusjärjestelmä ei ole selkeä

Työ osoitti myös sen, että julkisen liikenteen rahoitus on hajautunut ja monimutkainen eikä vastaa liikennepoliittisia tavoitteita ja uutta joukkoliikennelain henkeä palvelutason määrittelyn suhteen. Esimerkiksi junien kaukoliikenteen ostojen rahoituksesta vain hiukan yli puolet kohdentuu tässä työssä määriteltyihin perus- tai erityispalvelutason liikenteeseen ja yli 40 % alueelliseen tai paikalliseen liikennepalveluun. Vastaavasti linja-autoliikenteen ostot eivät kohdennu suoraan kaukoliikenteeseen, vaikka ELY-keskusten linja-autoliikenteen ostoista osa palvelee pitkämatkaista kaukoliikennettä. Toimenpide-ehdotuksessa kaksi (2) ehdotetaan julkisen rahoituksen uudistamista vastaamaan palvelutasopuutteiden rahoitusta sen sijaan, että rahoitus on kohdennettu eri liikennemuodoille.

7.2 Toimenpide-ehdotukset

Tässä kaukoliikenteen palvelutasomäärittelytyössä on noussut esiin seuraavat kehittämistarpeet tai toimenpide-ehdotukset:

- 1 Kaukoliikenteen peruspalvelutason vähäiset *puutteet työasiamatkoilla poistetaan* järjestämällä toimivat matkaketjut kaukoliikenteen runkoyhteyksien varaan niillä yhteyksillä, joilla palvelutaso ei ole toteutunut markkinaehtoisesti.
- 2 Kaukoliikenteen ja muun *julkisen liikenteen rahoitusta on tarve uudistaa* vastaamaan liikennepoliittisia tavoitteita, mikä tarkoittaa siirtymistä erillisten liikennemuotojen rahoituksesta palvelutasopuutteiden rahoitukseen. Julkisen joukkoliikenteen rahoituksen jakaminen esimerkiksi alueellisen kohdentumisen tai palvelutasoluokkien mukaan oli paremmin linjassa liikennepoliittisten tavoitteiden kanssa.

Alueellisiin *liikennejärjestelmäsuunnitelmiin sekä suurten kaupunkiseutujen* maankäytön ja liikenteen sopimuksiin tulee sisällyttää sitoutuminen joukkoliikenteen palvelutasoon, mukaan lukien kaukoliikenteen erityispalvelut. Näin myös alueiden sitoutuminen erityispalvelujen rahoittamiseen voidaan varmistaa.

- 3 Junaliikenteen uusissa sopimuksissa ja palvelutasomäärittelyissä huomioidaan tässä työssä käytetty kaukoliikenteen määritelmä. *Junaliikenteen palvelutason määrittely tulee perustaa erikseen kaukoliikenteen ja toisaalta alueellisiin tai paikallisiin liikkumistarpeisiin.* Etelä-Suomen lyhyehköillä yhteysväleillä harkitaan, onko tässä työssä alueelliseksi liikenteeksi luokiteltu liikenne, esimerkiksi Lahden ja Riihimäen välinen, Lahden ja Kouvolan välinen, Kouvolan ja Kotkan välinen liikennetarjonta mahdollista toteuttaa uusissa sopimuksissa alueellisena liikenteenä ja käsitellä tätä liikennettä alueellisen ja paikallisen liikenteen näkökulmasta samoin kuin Helsinki-Lahti lähiliikennettä. Muualla Suomessa tulee arvioida nykyiset ja muut mahdolliset ostoliikennekohteet ja niiden rahoitus keskenään samanlaisin periaattein.
- 4 Valtakunnallisen kaukoliikenteen ja muiden toimivaltaisten viranomaisten vastuulla olevat *palvelutasomäärittelyt tulee kytkeä yhteen* erityisesti merkittävien keskusten välisillä yhteyksillä sekä kaukoliikenteen matkaketjuihin liittyvissä solmukohtien määrittelyssä ja alueellisen liityntäliikenteen järjestämisessä.

Kaukoliikenteen *palvelutasomäärittely tarkistetaan 3 vuoden kuluttua* ja kytketään kiinteämmin muiden toimivaltaisten viranomaisten palvelutasomäärittelyihin sekä alueellisiin kehittämissuunnitelmiin edellisten toimenpide-ehdotusten mukaisesti.

Jatkossa on tarpeen määritellä suuremmat liikennekokonaisuudet, joille laaditaan palvelutaso valtakunnallisia liikkumistarpeita varten yhdessä muiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa. Tällä varmistetaan matkaketjujen yhtenäinen palvelutaso hallinnollisista rajoista riippumatta.

- 5 Kaukoliikenteen *palvelutason toteutumisen seuranta* on syytä järjestää yhteistyössä ELY-keskusten ja seudullisten toimivaltaisten viranomaisten palvelutasomäärittelyjen seurannan kanssa. Erityispalvelutason osalta seuranta ja palvelutason määrittely on syytä kytkeä liikennejärjestelmäsuunnitelmien tarkistuksiin ja aiesopimusten seurantaan.

- 6 *Kaukoliikenteen palvelutason määrittelyä jatketaan tässä työssä kerätyn aineiston pohjalta. Peruspalvelu- ja erityispalvelutason lisäksi voidaan määritellä tavoitteellinen kaukoliikenteen palvelutaso. Tavoitteellinen palvelutaso koskisi toisaalta suurten kaupunkikeskusten yhteysvälejä, joilla on edellytykset kaukoliikenteen matkustajamäärän merkittävään kasvattamiseen, kilpailutaso, ja toisaalta niitä yhteyksiä, joilla on perusteita tarjota perus- ja erityispalvelutasoa parempaa palvelua nykyisen kysynnän tai alueen kehittämistavoitteiden pohjalta.*

Tavoitteellisen palvelutason määrittely täydentää tämän työn perus- ja erityispalvelutasoa siten, että ne yhdessä toimivat perustana, kun syksyllä 2011 laaditaan liikennepoliittisia tavoitteita, valmistellaan joukkoliikenteen määrärahaesityksiä sekä junaliikenteen sopimuksiin liittyviä palvelutasomäärittelyjä. Niiden perusteella liikenne- ja viestintäministeriö voi määritellä joukkoliikenteen valtakunnallisen palvelutason.

Joukkoliikennelain yhtenä tavoitteena on, että runsasväkisten kaupunkiseutujen välisessä liikenteessä palvelutaso on niin korkea, että joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa.

Lähteet

- Anttila, T., Eklund, P. (2010). Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 07/2010. Vaikutusselvitys kilpailun avaamisesta rautateiden henkilöliikenteessä.
- Expressbussi-liikenne, 24.3.2011. www.eb.fi.
- Finavia (2011). Lentoliikenteen tilastot, 24.3.2011. www.finavia.fi.
- Finlex (2009). Joukkoliikennelaki. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20090869>.
- HLT (2004-2005). 24.5.2011. <http://www.hlt.fi>
- Korpi-Hyövähti, P., Tampereen Teknillinen Yliopisto (2010). Junaliikenteen palvelutason muutokset vaikutukset matkustajamääriin.
- Liidea Oy (2011). Lahden moottoritien ja oikoradan jälkeen-vaiheen vaikutusselvitys, luonnos 6.4.11.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2011). Julkaisuja 13/2011. Julkisen liikenteen suoritetilastot 2009.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2010). Julkaisuja 29/2010. Kotimaan lentoliikenteen tilanne erityisesti Porin, Seinäjoen ja Jyväskylän Lentokentillä. Selvitys 2010.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2010). Julkaisuja 9/2010. Sisämaan yöjunaliikenne. Selvitys 2010.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2009). Julkaisuja 19/2009. Arki paremmaksi, joukkoliikenne toimivaksi – Joukkoliikenteen kehittämisohjelma vuosille 2009–2014.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2009). Julkaisuja 1/2009. Seinäjoki–Jyväskylä- ja Haapamäki–Orivesi–Tampere-ratavyöhykkeiden joukkoliikenteen Kehittämisohjelma.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2008). Julkaisuja 17/2008. Liikennepolitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko Eduskunnalle.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2008). Julkaisuja 6/2008. Matkakeskusverkko 2007 Yhteenvetoraportti.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2007). Julkaisuja 39/2007. Kaukoliikenteen peruspalvelutaso.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2007). Julkaisuja 18/2007. Liikenne 2030 Taustat.
- Liikennevirasto (2011). Liikenneolosuhteet 2035.
- Liikennevirasto (2011). Liikenneviraston Toiminta- ja taloussuunnitelmaan vuosille 2012–2015.
- Liikenneviraston ohjeita 07/2010. Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn.
- Liikennevirasto. Rautatietilastot 2010.

Matka-ajat ja aikataulut 24.3.2011. www.vr.fi, www.matkahuolto.fi, www.finnair.fi, www.fc.fi, www.liikennevirasto.fi

Ratahallintokeskus 1/2009. Tulevaisuuden henkilöliikenneselvitys.

Ratahallintokeskus 2/2006. Rautatieliikenne 2030. Radanpidon pitkän aikavälin suunnitelma.

Sisäasiainministeriö (2006). Aluekeskusohjelma 2007 – 2010. Asiantuntijaryhmän raportti.

Sosiaali- ja terveysministeriö (2010). Julkaisuja 2010: 4. Vahva pohja osallisuudelle ja yhdenvertaisuudelle. Suomen vammaispoliittinen ohjelma VAMPO 2010–2015.

Työ- ja elinkeinoministeriö, alueiden kehittämissyksikkö (2010). 52 EriKOKOista aluetta.

Työ- ja elinkeinoministeriö (2010). Suomen matkailustrategia 2020.

Työ- ja elinkeinoministeriö, alueiden kehittämissyksikkö 24.2.2011. Valtioneuvoston periaatepäätös maaseudun kehittämisestä. TEM/2360/00.06.02/2010.

VR (2011). Palvelut, 24.3.2011, www.vr.fi.

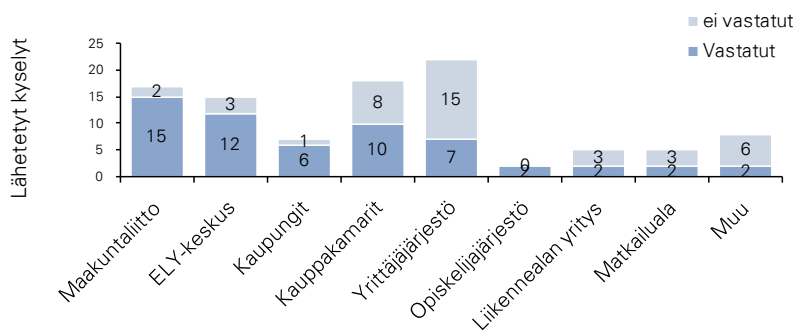
Liite 1 Sidosryhmäkysely

Kyselyn kuvaus

Sidosryhmäkysely järjestettiin ajalla 27.12.2010 – 14.1.2011. Kyselyt lähetettiin maakuntaliittojen, ELY-keskusten ja suurimpien kaupunkien (Helsinki, Turku, Oulu, Tampere, Kuopio, Jyväskylä, Lahti) joukkoliikenneasiantuntijoille, Matkailun edistämiskeskukselle ja matkailualan suurimmille kansallisille organisaatioille, kauppakamareille, Työ- ja elinkeinoministeriölle, suurimmille opiskelijajärjestöille, liikennealan yrityksille ja yrittäjäjärjestöille. Yhteensä kysymykset lähetettiin 99 vastaajalle, ja vastauksia saatiin 58 kpl. Vastausprosentti oli 59 %. Kysymysrunko on raportin liitteenä 2. Kyselyn tavoitteena oli osallistaa sidosryhmät palvelutason määrittelyyn sekä löytää tärkeimmät tekijät, jotka palvelutasomäärittelyssä on otettava huomioon. Tuloksia ei voi käsitellä tilastollisesti kattavina, mutta ne näyttävät kaukoliikenteen sidosryhmien valinnat palvelutasokriteerien priorisoinnissa.

Vastauksia saatiin eniten maakuntaliitoilta, ELY-keskuksilta ja kauppakamareilta. Alla olevassa taulukossa on eriteltynä vastausaktiivisuus vastaajatahoittain.

Taulukko 1. Vastausaktiivisuus sidosryhmittäin



Vastausten alueellisen jakauman perusteella eniten vastauksia kyselyyn saatiin Helsingin seudulta, Turusta, Vaasasta ja Rovaniemeltä. Lisäksi Tampereen, Oulun, Lahden ja Jyväskylän vastausprosenttia voidaan pitää merkittävänä. Hämeenlinnan ja Lappeenrannan alueilta sekä Linja-autoliitolta saatiin vastaukset jälkikäteen eikä näitä vastauksia ole mukana taulukoissa. Nämä vastaukset eivät merkittävästi poikenneet kyselyn tuloksista.

Taulukko 2. Vastausten alueellinen jakauma.

Sijaintipaikka (minkä maakuntakeskuksen vaikutusalueella organisaationne sijaitsee)

	Vastaus	Lukumäärä	Prosentti	20%	40%	60%	80%	100%
1.	Helsingin seutu	8	13,79%	<div></div>				
2.	Hämeenlinna	0	0,00%					
3.	Joensuu	2	3,45%	<div></div>				
4.	Jyväskylä	4	6,90%	<div></div>				
5.	Kajaani	3	5,17%	<div></div>				
6.	Kokkola	2	3,45%	<div></div>				
7.	Kotka	1	1,72%	<div></div>				
8.	Kouvola	1	1,72%	<div></div>				
9.	Kuopio	2	3,45%	<div></div>				
10.	Lahti	4	6,90%	<div></div>				
11.	Lappeenranta	0	0,00%					
12.	Mikkeli	3	5,17%	<div></div>				
13.	Oulu	4	6,90%	<div></div>				
14.	Pori	2	3,45%	<div></div>				
15.	Rovaniemi	5	8,62%	<div></div>				
16.	Seinäjoki	1	1,72%	<div></div>				
17.	Tampere	4	6,90%	<div></div>				
18.	Turku	5	8,62%	<div></div>				
19.	Vaasa	5	8,62%	<div></div>				
20.	Muu	2	3,45%	<div></div>				
	Yhteensä	58	100%					

Kysymykset ja tulokset

Kysymys 1.

a) Rastita kolme (3) tärkeintä matkaryhmää toimialueellanne matkustustarpeille, jotka julkisen liikenteen peruspalvelutason täytyy vähintään täyttää:

- Säännölliset työmatkat työssäkäyntialueella
- Säännölliset koulumatkat
- Säännölliset opiskelumatkat
- Työasiamatkat maakunnasta Helsinkiin ja muualle
- Työasiamatkat maakuntaan Helsingistä tai muualta
- Asiointimatkat toiseen maakuntaan
- Ostosmatkat suurkaupunkiseudulle
- Alueelle saapuvien matkailijoiden matkat sesonkiaikaan
- Alueelle saapuvien matkailijoiden matkat sesonkiaikojen ulkopuolella

- Alueelle saapuvien matkailijoiden matkat läpi vuoden
- Liityntämatkat kansainvälisille lentoyhteyksille
- Vapaa-ajan vierailumatkat
- Mökkimatkat
- Jokin muu, mikä

b) Entä mitkä tarpeet ovat alueenne erityispalvelutason kannalta tärkeimmät. Rastita kolme (3) tärkeintä matkaryhmää toimialueellanne matkustustarpeille.

- Säännölliset työmatkat työssäkäyntialueella
- Säännölliset koulumatkat
- Säännölliset opiskelumatkat
- Työasiamatkat maakunnasta Helsinkiin
- Työasiamatkat maakunnasta muualle
- Työasiamatkat maakuntaan Helsingistä tai muualta
- Työasiamatkat muualta maakuntaan
- Asiointimatkat toiseen maakuntaan
- Ostosmatkat suurkaupunkiseudulle
- Alueelle saapuvien matkailijoiden matkat sesonkiaikaan
- Alueelle saapuvien matkailijoiden matkat sesonkiaikojen ulkopuolella
- Alueelle saapuvien matkailijoiden matkat läpi vuoden
- Liityntämatkat kansainvälisille lentoyhteyksille
- Vapaa-ajan vierailumatkat
- Mökkimatkat
- Jokin muu, mikä

Tärkeimmät peruspalvelutasoiset ja erityispalvelutasoiset matkaryhmät

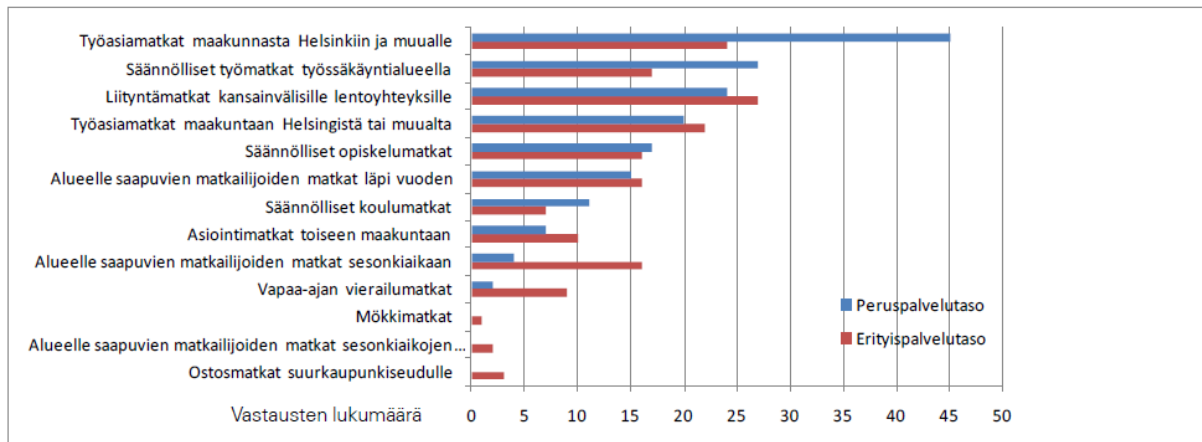
Ylivoimaisesti tärkeimmäksi julkisen kaukoliikenteen peruspalvelutaseiseksi matkaryhmäksi toimialueen matkustustarpeille muodostui työasiamatkat maakunnasta Helsinkiin ja muualle, toiseksi tärkeimmäksi luokiteltiin säännölliset työmatkat työssäkäyntialueella ja kolmanneksi liityntämatkat kansainvälisille lentoyhteyksille.

Tärkeimmiksi julkisen kaukoliikenteen erityispalvelutaseisiksi matkaryhmiksi muodostuivat

1. liityntämatkat kansainvälisille lentoyhteyksille,
2. työasiamatkat maakunnasta Helsinkiin ja muualle,
3. työasiamatkat maakuntaan Helsingistä ja muualle

Työasiamatkat koettiin tärkeimmiksi matkaryhmiksi niin peruspalvelutaseisen kuin erityispalvelutaseisenkin kaukoliikenteen osalta. Tärkeän matkatyyppin muodostavat myös opiskelumatkat. Matkailuun liittyvät matkat nähtiin tärkeänä läpi vuoden, sesongin merkittävyys ei ollut ratkaisevaa peruspalvelutaseisia matkustustarpeita arvioitaessa, kun taas erityispalvelutaseiset matkailijoiden matkat sesonkiaikaan olivat yhtä merkittävät kuin läpi vuodenkin. Maakuntien väliset matkat eivät muodostuneet niin tärkeiksi kummassakaan palvelutasoluokassa, erityispalvelutaseisena ne katsottiin olevan tärkeämpiä kuin peruspalvelutaseisena. Erityispalvelutason merkittävyys korostui, mitä vapaampi matkustustarvekin oli.

Taulukko 3. Tärkeimmät matkaryhmät



Kysymys 2.

Miten arvioisitte kaukoliikenteen peruspalvelutasotekijöiden merkitystä joukkoliikenneyhteyksien käytön kannalta. Merkatkaa seuraavaan taulukkoon eri palvelutasotekijöiden merkitys asteikolla 1-5, jossa 5 = paljon merkitystä, 4 = jonkin verran merkitystä, 3 = ei osaa sanoa, 2 = vähän merkitystä, 1 = ei ollenkaan merkitystä

- Yhteyden olemassa olo millä tahansa julkisen liikenteen kulkuvälineellä
- Yhteyden olemassaolo linja-autolla
- Yhteyden olemassaolo junalla
- Yhteyden olemassaolo lentokoneella
- Saapumisaika kohteeseen
- Lähtöaika kohteesta
- Matka-aika
- Matkan vaihdottomuus
- Yhteyden toteutumisen luotettavuus
- Toimivien matkaketjujen olemassaolo
- Matkaketjun vaihto-olosuhteet
- Matkaketjun yhteyksien häiriötön toteutuminen
- Kulkuyhteyksien esteettömyys
- Aikataulujen helppokäyttöisyys
- Kulkuvälineessä käytetyn ajan hyödynnettävyys esim. työskentelyyn tai harrasteisiin
- Mahdollisuus lepoon matkan aikana
- Matkan aikana tarjotut palvelut kuten virvokkeet
- Matkan hinta
- Ympäristöystävällisyys, liikenteen päästöt
- Jokin muu, mikä

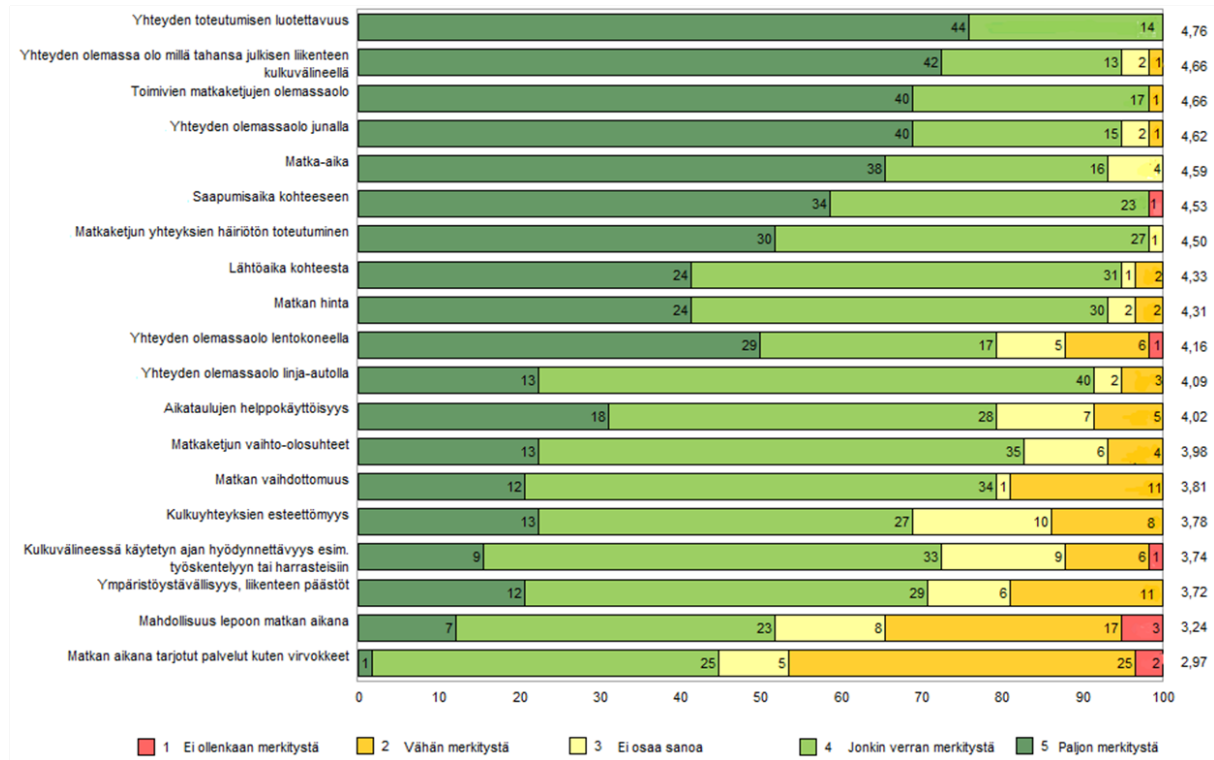
Palvelutasotekijät

Yhteyden toteutumisen luotettavuus ja yhteyden olemassa olo millä tahansa julkisen liikenteen kulkuvälineellä nousivat merkityksellisimmiksi palvelutasotekijöiksi joukkoliikenneyhteyksiä arvioitaessa. Lisäksi toimivat matkaketjut nostettiin lähes yhtä merkitykselliseksi tekijäksi.

Liikenteen kulkuvälineistä junaliikenteen olemassaolo koettiin kaikista merkityksellisimmäksi palvelutasotekijäksi. Lentoliikenteen yhteydet koettiin toiseksi merkityksellisimmäksi, kun taas bussiliikenne nähtiin suurimmaksi osaksi jonkin verran

merkittäväksi kulkuvälineeksi. Bussiliikenteen merkittävyys selittyy sillä, että matka-aika koettiin viidenneksi merkittävämmäksi tekijäksi.

Taulukko 4. Palvelutasotekijöiden merkittävyys.



Kysymys 3.

Valitkaa toimintanne kannalta kolme (3) tärkeintä kaukoliikenteen yhteysväliä valitsemalla valikosta maakuntakeskuksittain lähtöpaikka ja määräpaikka tai määrittämällä muu yhteysväli. (Kyse on yhdensuuntaisista matkoista esim. Oulu-Tampere ja Tampere-Oulu valittava erikseen.)

a) Tärkein yhteysväli

b) toiseksi tärkein yhteysväli

c) kolmanneksi tärkein yhteysväli

Lähtöpaikka

- Helsingin seutu
- Hämeenlinna
- Joensuu
- Jyväskylä
- Kajaani
- Kokkola
- Kotka
- Kouvola
- Kuopio
- Lahti
- Lappeenranta
- Mikkeli
- Oulu

Määräpaikka

- Helsingin seutu
- Hämeenlinna
- Joensuu
- Jyväskylä
- Kajaani
- Kokkola
- Kotka
- Kouvola
- Kuopio
- Lahti
- Lappeenranta
- Mikkeli
- Oulu

Muu, mikä

- | | |
|-------------------|-----------------|
| • Pori | Pori |
| • Rovaniemi | Rovaniemi |
| • Seinäjoki | Seinäjoki |
| • Tampere | Tampere |
| • Turku | Turku |
| • Vaasa | Vaasa |
| • Jokin muu, mikä | Jokin muu, mikä |

Tärkeimmät yhteysvälit

Vastaajia pyydettiin merkitsemään kolme tärkeintä kaukoliikenteen yhteysväliä. Vastaukset analysoitiin määränpään perusteella. Täten tärkeimmäksi määränpääksi muodostui luonnollisesti Helsingin seutu, toiseksi tärkeimmiksi Tampere ja Oulu ja kolmanneksi tärkeimmiksi Turku, Jyväskylä ja Kuopio. Kaikki maakuntakeskukset mainittiin kolmen tärkeimmän yhteyden joukossa.

Kysymys 4.

Merkatkaa seuraaviin taulukoihin (A-C) edellisessä kysymyksessä 3 valitsemillenne tärkeimmille yhteysväleille kullekin kriteerit, jonka perusteella valitsitte juuri nämä yhteydet tärkeimmiksi? Käyttäkää alla määriteltyä asteikkoa.

5 = paljon merkitystä

4 = jonkin verran merkitystä

3 = ei osaa sanoa

2 = vähän merkitystä

1 = ei ollenkaan merkitystä

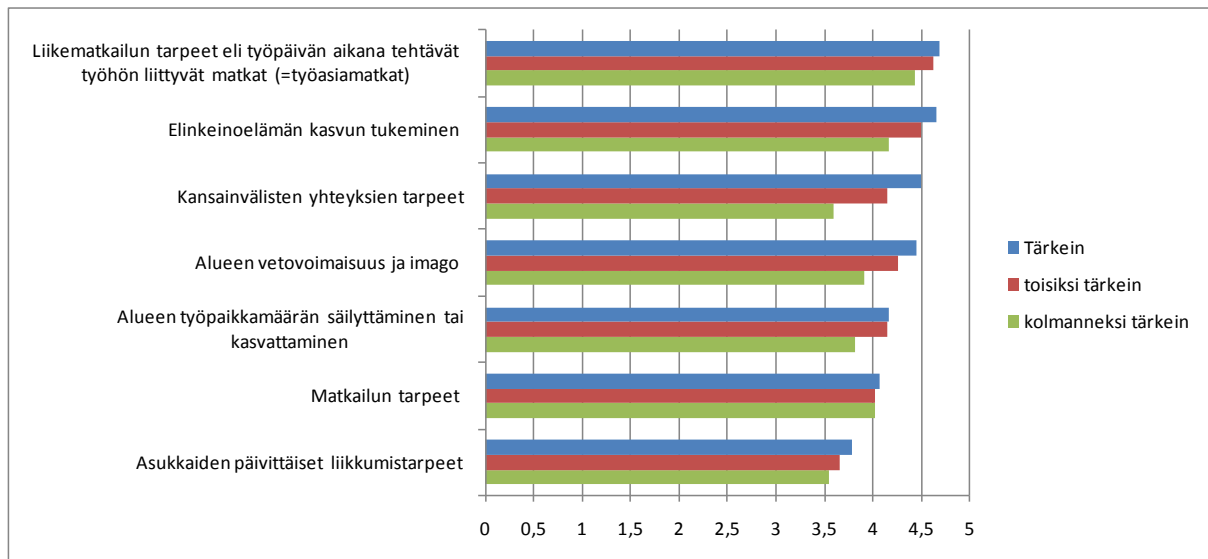
- Asukkaiden päivittäiset liikkumistarpeet
- Liikematkailun tarpeet eli työpäivän aikana tehtävät työhön liittyvät matkat (=työasiamatkat)
- Alueen työpaikkamäärän säilyttäminen tai kasvattaminen
- Elinkeinoelämän kasvun tukeminen
- Matkailun tarpeet
- Kansainvälisten yhteyksien tarpeet
- Alueen vetovoimaisuus ja imago
- Jokin muu, mikä

Palvelutasokriteerit yhteyden tärkeiden mukaan

Tärkeimmille valituille yhteysväleille pyydettiin merkitsemään kriteerit, jonka perusteella valittiin juuri ne yhteydet tärkeimmiksi. Työasiamatkat muodostui merkityksellisimmäksi kriteeriksi ja elinkeinoelämän kasvun tukeminen toiseksi merkityksellisimmäksi kaikkien kolmen tärkeimmäksi valitun yhteysvälin osalta. Alueen vetovoimaisuus ja imago koettiin melko tärkeiksi kaikilla yhteysväleillä. Matkailun tarpeet nousivat tärkeämmäksi kriteeriksi kuin asukkaiden päivittäiset tarpeet.

Alla olevassa taulukossa nähdään yhteenvedona kaikille yhteysväleille asetetut kriteerit.

Taulukko 5. Palvelutasokriteerit yhteyden tärkeyden mukaan.



Kysymys 5.

A. Mitkä ovat kaukoliikenteen nykyisen palvelutason merkittävimmät puutteet tärkeimmällä valitsemaillanne yhteysvälillä? Täydennä yhteyden kuvaus lähtö- ja määräalueen mukaan.

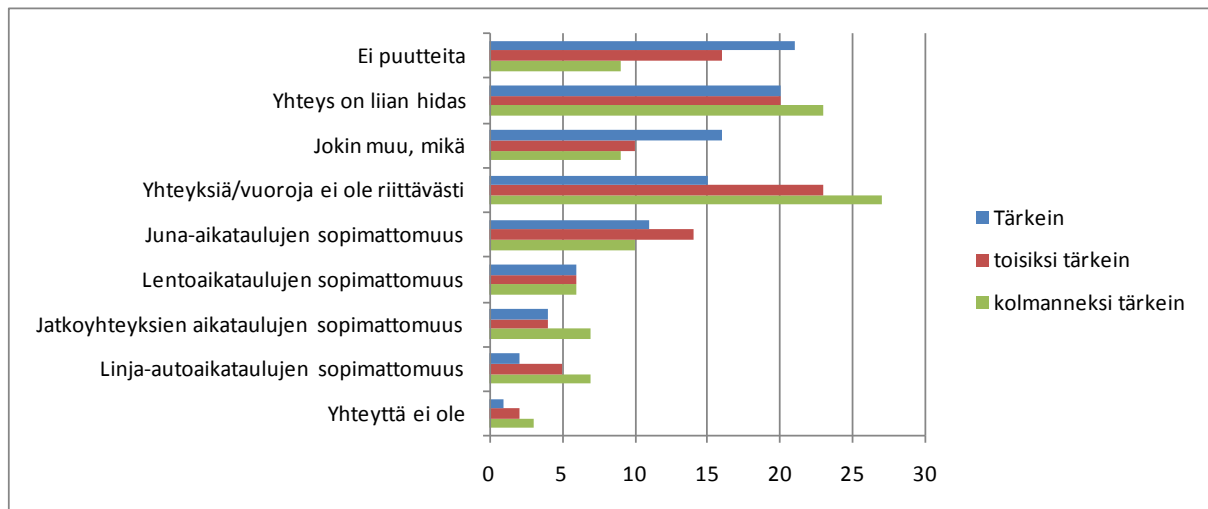
- Ei puutteita
- Yhteyttä ei ole
- Yhteyksiä/vuoroja ei ole riittävästi
- Yhteys on liian hidas
- Juna-aikataulujen sopimattomuus
- Linja-autoaikataulujen sopimattomuus
- Lentoaikataulujen sopimattomuus
- Jatkoyhteyksien aikataulujen sopimattomuus
- Jokin muu, mikä

B. Onko nykyisessä kaukoliikenteen peruspalvelutasossa muita puutteita?

Palvelutasopuutteet yhteyden tärkeyden mukaan

Merkittävimmät puutteet valituissa tärkeimmissä yhteysväleissä olivat liian hitaat yhteydet ja vuorojen riittämättömyys. Nämä puutteet korostuivat etenkin toiseksi ja kolmanneksi valittujen tärkeimpien yhteysvälien osalta. Tärkeimmäksi valitun yhteysvälin osalta koettiin eniten, ettei puutteita ole. Juna-aikataulujen sopimattomuus koettiin myös melko puutteelliseksi, tämä korostui erityisesti valitulla toiseksi tärkeimmällä yhteysvälillä. Huomioitavaa on, että vastauksissa esiintyi puutteena myös tärkeimmän yhteysvälin osalta, ettei yhteyttä ole.

Taulukko 6. Palvelutasopuutteet yhteyden tärkeyden mukaan



Vastaajilta kysyttiin myös muita puutteita. Esitetyt puutteet jaettiin neljään ryhmään:

1. Matkaketjut
1. Jatkoyhteyksien toimivuus lennoilta ja junilta
2. Jatkoyhteydet kansainvälisille yhteyksille, myös Venäjälle Pietariin
3. Asemien palvelut ja esteettömyys puutteellista
4. Hinta ovelta-ovelle matkaketjuilla
2. Luotettavuus
1. Junaliikenteen toimintavarmuus
2. Tiedottaminen erityisesti häiriötilanteissa
3. Yhteyden puuttuminen tai vähäisyys
1. Yhteydet eivät ole ympärivuotisia
2. Olemassa olevan infran hyödyntämismahdollisuudet eivät ole täysin käytössä
3. Yksittäisiä puutteita joillakin yhteysväleillä
4. Yhteyden hitaus
1. Junayhteyksien nopeuttamista toivottiin
2. Maakunnan sisäiset yhteydet työssäkäyntiä ajatellen ovat liian hitaita (maakunnan reuna-alueilta maakuntakeskukseen ja päinvastoin)

Kysymys 6.

A. Jos kaukoliikenteen peruspalvelutaso ei mielestänne ole alueellanne riittävä, minkä tahon tulisi rahoittaa peruspalvelutason ylittävä palvelutaso?

- En osaa sanoa
- Ei mikään
- Elinkeinoelämä
- Alue/seutu
- Valtio
- Jokin muu, mikä

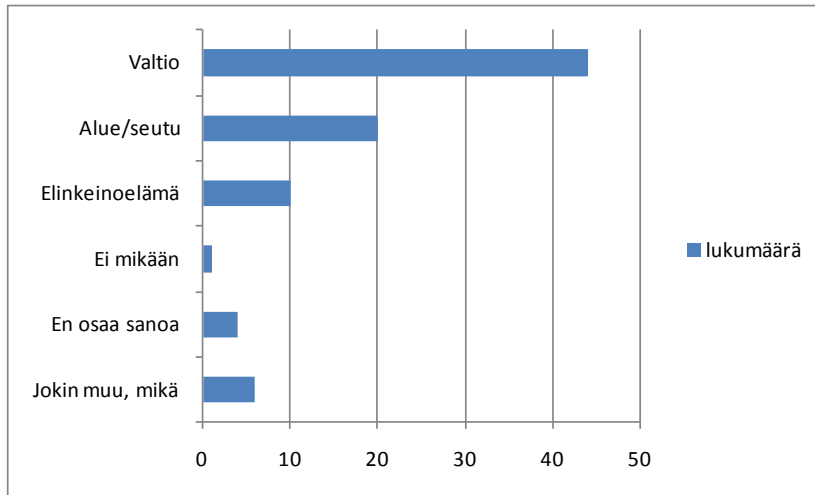
B. Kirjoita alle perustelut kohdan A vastaukselle (perusteluita ei tarvita mikäli vastasit kohtaan A 'en osaa sanoa'):

Rahoitustahot

Kyselyssä kysyttiin myös minkä tahon tulisi vastaajien mielestä rahoittaa peruspalvelutason ylittävä palvelutaso, mikäli kaukoliikenteen peruspalvelutaso ei vastaajien mielestä ole alueella riittävä. Vastaajista 52 % valitsi rahoitustahoksi valtion ja

24 % vastaajista valitsi alueen/seudun rahoitustahoksi. Viidesosa vastaajista valitsi elinkeinoelämän.

Taulukko 7. Peruspalvelutasoisen liikenteen ylittävän palvelutason rahoitustaho



Valtion valintaa rahoitustahoksi perusteltiin mm. kansalaisten ja yritysten yhdenvertaisuudella valtakunnan tasolla ja muiden yksittäisten tahojen riittämättömillä intresseillä ja resursseilla. Valtion rooli on olennainen riittävän ja toimivan liikenneverkoston ja alueellisen joukkoliikenteen peruspalvelutasoisen liikenteen matkakettujen toimivuuden turvaamiseksi. Lisäksi katsottiin tärkeäksi, että valtakunnassa on yksi neuvotteluosapuoli, joka parhaiten pystyy koordinoimaan esim. aikataulurakennetta.

Alueen/seudun valitsijat katsoivat, että kaukoliikenteen tulee olla ensisijaisesti markkinaehtoista. Kaukoliikenteen tason parantamisen hyöty tulee pääosin seudulle itselleen, jonka vuoksi seudun tulee olla merkittävässä roolissa myös maksajana. Valtion rooli nähtiin tarkoituksenmukaiseksi vain joukkoliikenteen edistämisen näkökulmasta. Rajoittamalla valtion rahoitusvastuuta saataisiin nykyinen joukkoliikennemääräraha riittämään laajemmalle alueelle ja yhteyksiä luotua sinne, missä seutu itse uskoo olevan kysyntää.

Elinkeinoelämän valintaa perusteltiin tarpeella tiivistää julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä riittävän rahoituspohjan kokoamiseksi. Nähdään, että terve liiketoiminta mahdollistaa investoinnit myös kulkuyhteyksien tehostamiseksi. Elinkeinoelämä voisi rahoittaa mm. elinkaarirahoituksella kaukoliikennettä.

Kysymys 7.

Miten mielestänne julkisen rahoituksen vaikuttavuutta voidaan mitata ja mitkä ovat oikeat mittarit kuvaamaan vaikutuksia valtakunnan tasolla? Arvioi mittareita asteikolla 1-5. 1 = ei ollenkaan merkitystä 2 = vähän merkitystä 3 = ei osaa sanoa 4 = jonkin verran merkitystä 5 = paljon merkitystä

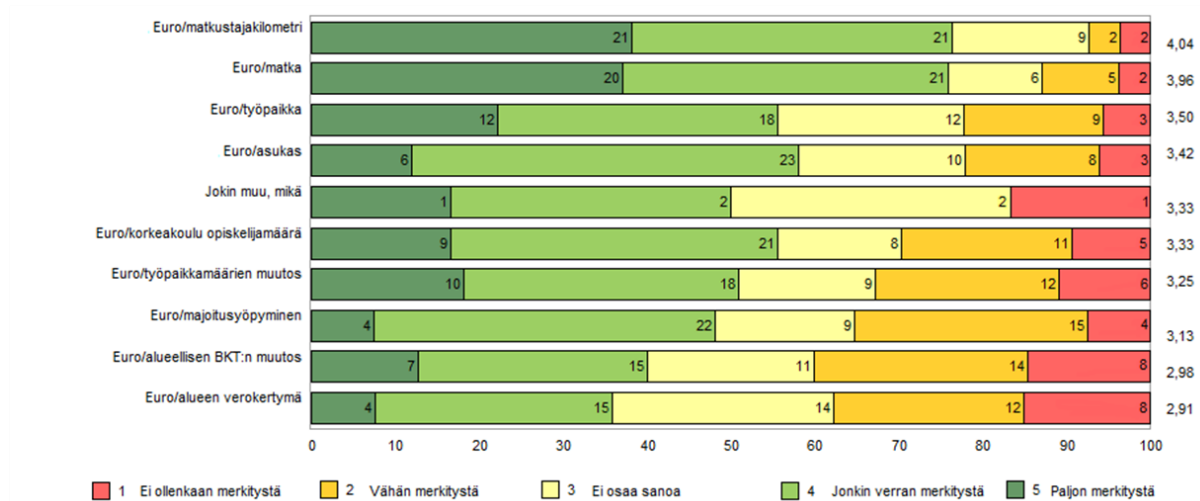
- Euro/matka
- Euro/matkustajakilometri
- Euro/asukas
- Euro/työpaikka
- Euro/majoitusyöpyminen
- Euro/korkeakoulu opiskelijamäärä

- Euro/alueen verokertymä
- Euro/työpaikkamäärien muutos
- Euro/alueellisen BKT:n muutos

Julkisen rahoituksen vaikuttavuuden mittaaminen

Vastaajilta kysyttiin, miten julkisen rahoituksen vaikuttavuutta voidaan mitata ja mitkä ovat oikeat mittarit kuvaamaan vaikutuksia valtakunnan osalta. Merkityksellisimmäksi mittariksi valittiin euro/matkastajakilometri ja euro/matka. Merkityksellisimmiksi valitut mittarit ovat konkreettisin vaihtoehto kuvaamaan vaikuttavuutta. Kansantaloudellista tilaa kuvaavat mittarit eivät saaneet suurta painoarvoa.

Taulukko 8. Vaikuttavuutta kuvaavat mittarit



Kysymys 8.

Muita seikkoja, joita kaukoliikenteen palvelutason määrittelyssä olisi mielestänne tarpeen ottaa huomioon?

Kyselyn yhteenveto

Kyselyn tulokset olivat samansuuntaisia kuin aiemman vuonna 2007 tehdyn kaukoliikenteen selvityksen tulokset, eivätkä sinällään yllättäviä.

Yhteysväleiksi tärkeimpänä pidettiin toimivia yhteyksiä Helsinkiin ja Helsingistä. Kaupungeista erottuivat Tampere, Oulu, Turku, Jyväskylä ja Kuopio. Kaikki maakuntakeskukset mainittiin kolmen tärkeimmän yhteyden joukossa.

Tärkeimmät peruspalvelutasoiset matkaryhmät olivat työasiointimatkat, työmatkat ja opiskelumatkat. Erityis palvelutasoisista matkaryhmistä esille nousivat lisäksi liityntämatkat kansainvälisille yhteyksille ja matkailun tarpeet.

Tärkeimmiksi palvelutason osatekijöiksi muodostuivat luotettavuus, yhteyden toteutuminen ja toimivat matkaketjut.

Peruspalvelutasoisen liikenteen ylittävän palvelutason rahoittajiksi määriteltiin valtio (52 %) ja alue/seutu (24 %).

Liite 2 Alueiden tyypittely TEM:n mukaan

Taulukko 1. Alueiden tyypittely

Aluetyyppi	KOKO	Nimi
A Metropolialue	1	Pääkaupunkiseutu
	2	Länsi-Uusimaa
	3	KUUMA-seutu
	4	Hyvinkään-Riihimäen talousalue
	5	Itä-Uusimaa
B Monipuoliset yliopistoseudut	8	Turun seutu
	22	Tampereen seutu
	25	Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski -kehittämisyöhyke
	31	Vaasan seutu
	38	Kuopion alue
	40	Joensuun seutu & Keski-Karjala
	45	Oulun seutu
C Maakunta-veturit	12	Hämeenlinnan seutu
	13	Lahden alue
	14	Kotkan-Haminan seutu
	15	Kouvolan seutu
	16	Lappeenranta-Imatra seutu
	17	Rauman seutu
	18	Porin seutu
	27	Mikkelin seutu
	34	Seinäjoen seutu
	37	Kokkolan seutu
	48	Kainuun alue
	50	Rovaniemen seutu
D Erikoistuneet teolliset seudut	7	Salon seutu
	20	Etelä-Pirkanmaa
	28	Varkauden-Pieksämäen seutu
	32	Pietarsaaren seutu
	44	Raahen seutu
E Pienet aluekeskukset	49	Kemi-Tornion alue
	11	Forssan seutu
	29	Savonlinnan seutu
M1 Etelä- ja Länsi-Suomen maaseutualueet	39	Ylä-Savo
	6	Turunmaa
	9	Vakka-Suomi
	10	Loimaan seutukunta
	19	Pohjois-Satakunta
	21	Lounais-Pirkanmaa
	23	Luoteis-Pirkanmaa
	24	Ylä-Pirkanmaa, Keuruu & Kaakkois-Pirkanmaa
	26	Keski-Suomen maaseutualueet
	30	Suupohjan rannikkoseutu
	33	Kauhajoen seutu/Suupohja
	35	Etelä-Pohjanmaan järvialue
M2 Itä- ja Pohjois-Suomen maaseutualueet	36	Kaustisen seutu
	41	Pielisen Karjala
	42	Ylivieskan seutu
	43	Nivala-Haapajärven & Haapaveden-Siikalatvan seutu (NHS)
	46	Oulunkaari
	47	Koillis-Suomi & Itä-Lappi
	51	Tunturi-Lappi & Torniolaakso
	52	Pohjois-Lappi

Lähde: Työ- ja elinkeinoministeriö, alueiden kehittämissyksikkö. 52 eriKOKOista aluetta. 2010.

Liite 3 Maakuntakeskusten ja pääkaupunkiseudun väliset yhteydet

Maakunta ja keskus			Maakunnan väkiluku 2010	Etäisyys Helsinkiin maakunta-keskuksesta (km)	Nopein matka-aika Helsinkiin	Peruspalvelutaso-tavoitteen täyttävä yhteys kyllä/ei
Etelä-Karjala	Maakuntakeskus	Lappeenranta	133 703	221	Juna: 2:25, Bussi: 4:21, Lento: -	kyllä
Etelä-Pohjanmaa	Maakuntakeskus	Seinäjoki	193 504	357	Juna: 2:57, Bussi: 6:36, Lento: 1:55*	kyllä
Etelä-Savo	Maakuntakeskus	Mikkeli	154 668	228	Juna: 2:47, Bussi: 3:18, Lento: -	kyllä
Kainuu	Maakuntakeskus	Kajaani	82 073	551	Juna: 6:15, Bussi: 9:30, Lento: 2:07*	kyllä
Kanta-Häme	Maakuntakeskus	Hämeenlinna	174 555	101	Juna: 1:14, Bussi: 1:22, Lento: -	kyllä
Keski-Pohjanmaa	Maakuntakeskus	Kokkola	68 321	483	Juna: 4:32, Bussi: 8:45, Lento: 1:57*	kyllä
	Alempi keskus	Pietarsaari				Ei
Keski-Suomi	Maakuntakeskus	Jyväskylä	273 637	270	Juna: 3:12, Bussi: 4:32, Lento: 1:45*	kyllä
Kymenlaakso	Maakuntakeskus	Kotka	182 382	133	Juna: 2:17, Bussi: 2:27, Lento: -	kyllä
	Maakuntakeskus	Kouvola		134	Juna: 1:28, Bussi: 2:25, Lento: -	kyllä
Lappi	Maakuntakeskus	Rovaniemi	183 488	815	Juna: -, Bussi: -, Lento: 2:15*	kyllä
	Alemmat keskuskeskukset	Kemi-Tornio				kyllä
Pirkanmaa	Maakuntakeskus	Tampere	487 923	179	Juna: 1:57, Bussi: 2:30, Lento: 1:35*	kyllä
	Alempi keskus	Valkeakoski				kyllä
Pohjanmaa	Maakuntakeskus	Vaasa	177 946	419	Juna: 4:22, Bussi: 7:30, Lento: 1:45*	kyllä
Pohjois-Karjala	Maakuntakeskus	Joensuu	165 866	437	Juna: 4:46, Bussi: 9:10, Lento: 1:50*	kyllä
Pohjois-Pohjanmaa	Maakuntakeskus	Oulu	394 965	607	Juna: 5:55, Bussi: -, Lento: 2:00*	kyllä
	Alempi keskus	Raahe				Ei
Pohjois-Savo	Päähallintopaikka	Kuopio	247 943	382	Juna: 4:25, Bussi: 6:50, Lento: 1:57*	kyllä
	Alempi keskus	Varkaus				kyllä
Päijät-Häme	Maakuntakeskus	Lahti	201 772	104	Juna: 0:58, Bussi: 1:38, Lento: -	kyllä
Satakunta	Maakuntakeskus	Pori	227 031	237	Juna: 3:22, Bussi: 5:15, Lento: 1:45*	kyllä
	Alempi keskus	Rauma				Ei
Uusimaa	Maakuntakeskus	Helsinki	1 532 309	0	-	-
Varsinais-Suomi	Maakuntakeskus	Turku	465 183	185	Juna: 1:57, Bussi: 2:12, Lento: 1:35*	kyllä
	Alempi keskus	Salo				kyllä

* lentoon lisätty tunti varoaikaa

Liite 4 Seminaarien ohjelmat

1. Seminaari

Aika: Torstai 17.2.2011, klo 11.30-16.00

Paikka: Säätytalo, Snellmaninkatu 9-11

Ohjelma

Seminaarin puheenjohtajana toimi ylitarkastaja Kari Korpela.

- | | |
|-------|--|
| 11.30 | Ilmoittautuminen |
| 12.00 | Tilaisuuden avaus
<i>Mikael Nyberg, Liikenne- ja viestintäministeriö</i> |
| 12.15 | Mikä on kaukoliikenteen merkitys? <ul style="list-style-type: none"> • Alueiden kehittämisen näkökulmasta, <i>Pohjois-Karjalan maakuntaliitto Jaakko Rintamäki, projektipäällikkö</i> • Matkailun näkökulmasta, <i>Lea Häyhä, erityisasiantuntija, TEM</i> • Käyttäjien näkökulmasta, <i>Ilari Nisula, SYL</i> |
| 13.30 | Kahvitauko |
| 14.00 | Kyselyn tulosten esittely
<i>Marja Rosenberg, DI, KPMG</i> |
| 14.30 | Mitä työltä odotetaan? <ul style="list-style-type: none"> • Pirkanmaan, Satakunnan ja Varsinais-Suomen odotukset
<i>Reijo Väliharju, liikenneinsinööri, Pirkanmaan liitto</i> • VR:n kaukojunaliikenteen rooli kotimaan liikennejärjestelmässä
<i>Juho Hannukainen, liikennesuunnittelija, VR- Yhtymä Oy</i> • Linja-autoliikenne, <i>Kari Hietaniemi, liikennejohtaja, Koiviston Auto Oy</i> • Lentoliikenne, <i>Samuli Haapasalo, toimitusjohtaja, Finavia</i> • Liikennejärjestelmä, <i>Pekka Rintamäki, johtaja</i> |
| 15.45 | Loppukeskustelu |
| 16.00 | Tilaisuuden päätös |

2. Seminaari

Aika: Keskiviikko 4.5.2011, klo 9.30-13.00

Paikka: Säätytalo, Snellmaninkatu 9-11

Ohjelma

Seminaarin puheenjohtajana toimii ylitarkastaja Kari Korpela.

- | | |
|-------|---|
| 9.30 | Ilmoittautuminen |
| 10.00 | Tilaisuuden avaus ja ministeriön puheenvuoro
<i>Hallitusneuvos Mikael Nyberg, Liikenne- ja viestintäministeriö</i> |
| 10.15 | Kaukoliikenteen perus- ja erityispalvelutaso Suomessa
<i>Henriika Weiste, WayStep Consulting ja Marja Rosenberg, KPMG</i> |
| 10.45 | Miten tavoitellaan lisää matkustajia kaukoliikenteeseen?
<i>Ylijohtaja Anne Herneoja, Liikennevirasto</i> |
| 11.00 | Valtiovarainministeriön näkemys
<i>Neuvotteleva virkamies Tuomo Suvanto VM</i> |
| 11.15 | Kahvitauko |
| 11.30 | Miten palvelutason määrittely vastaa odotuksia? <ul style="list-style-type: none"> • Alueiden kehittäminen, <i>alueiden kehittämisjohtaja Pekka Urjanheimo TEM</i> • Matkailun näkökulma, <i>Matkailukoordinaattori Satu Luiro Lapin liitto</i> • Maakuntien joukkoliikenneyhteydet, <i>Maakuntajohtaja Esa Halme, Pirkanmaan liitto</i> • Peruspalvelutason toteuttaminen ja toimivaltaisten viranomaisten yhteistyö, <i>Joukkoliikennevastaava Tuomas Talka, Kaakkois-Suomen ELY-keskus</i> |
| 12.30 | Loppukeskustelu |
| 13.00 | Tilaisuuden päätös |